

# Rzecznik Ubezpieczonych

www.rzu.gov.pl

**Halina Olendzka**

Warszawa, 08.11.2011r.

**Sąd Najwyższy  
z siedzibą w Warszawie**

## **WNIOSEK**

Działając na podstawie art. 60 § 1 w związku z art. 60 § 2 ustawy z dnia 23 listopada 2002 roku o Sądzie Najwyższym (Dz. U. z 2002 r., Nr 240, poz. 2052 z późn. zm.) z uwagi na występujące rozbieżności w wykładni prawa w orzecznictwie sądowym, Rzecznik Ubezpieczonych zwraca się z wnioskiem o podjęcie uchwały mającej na celu udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie:

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.

## UZASADNIENIE

W dniu 31 lipca 2002 r. zostało wydane rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1400/2002 (zwane powszechnie dyrektywą GVO) w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz. U. L 2003 z dn. 1.08.2002, s. 30), którego celem było zwiększenie konkurencyjności na rynku dystrybucji i napraw pojazdów silnikowych, przy jednoczesnym uwzględnieniu specyficznych cech sektora motoryzacyjnego. Przedmiotowy akt prawny wszedł w życie w dniu 1 października 2002 r. Rozporządzenie to w celu zapewnienia realnej konkurencji na rynku części zapasowych wprowadziło szereg ograniczeń podstawowych i nie zezwoliło dostawcom części zapasowych, w szczególności producentom pojazdów, na ograniczenie prawa ich dystrybutorów i autoryzowanych warsztatów naprawczych do otrzymywania oryginalnych części zapasowych oraz części zapasowych o porównywalnej jakości od wybranego przez nich dowolnego trzeciego przedsiębiorstwa i używania ich wyłącznie do napraw lub przeglądów pojazdów silnikowych. Producenci pojazdów nie mogli też od dnia 1 października 2002 r. ograniczać prawa producentów części zapasowych do sprzedaży oryginalnych części zapasowych lub części zapasowych o porównywalnej jakości autoryzowanym lub niezależnym warszatom. Ponadto rozporządzenie KE nr 1400/2002 nie zezwoliło dostawcom części zapasowych na ograniczanie prawa ich dystrybutorów i autoryzowanych warsztatów do sprzedawania części zapasowych niezależnym osobom zajmującym się naprawami, które używają je do napraw i przeglądów pojazdów silnikowych. Co istotne, rozporządzenie KE nr 1400/2002 wprowadziło również w obszarze wspólnotowego prawa konkurencji na rynku usług motoryzacyjnych nowe pojęcia: „oryginalne części zapasowe” i „części zapasowe porównywalnej jakości”<sup>1</sup>.

Stosownie do art. 1 ust. 1 lit. t) rozporządzenia „oryginały części zapasowe” oznaczają „części zapasowe o tej samej jakości jak elementy zastosowane w montażu pojazdu silnikowego oraz które są produkowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcji, dostarczonymi przez producenta tych pojazdów w odniesieniu do produkcji elementów lub części zapasowych danego pojazdu silnikowego. Obejmuje to części zapasowe, które są produkowane na tej samej linii produkcyjnej co elementy. Przyjmuje się, jeśli nie zostanie udowodniona teza przeciwna, że te części stanowią oryginalne części zapasowe, jeśli producent części zaświadczy, że części te

---

<sup>1</sup> Przywołane rozporządzenie obowiązywało do dnia 31 maja 2010 r. i zostało zastąpione rozporządzeniem Komisji Europejskiej z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz. U. L 129/52 z dn. 28.5.10). Aktualnie obowiązujące rozporządzenie nie zawiera definicji normatywnej „oryginalnych części zapasowych” i „części zapasowych porównywalnej jakości”. Jedynie w treści tego aktu prawnego stosowane jest samo pojęcie części alternatywnych i oryginalnych części zamiennych.

jakościowo odpowiadają częściom stosowanym w montażu danych pojazdów, i że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcji producenta pojazdów”.

Oryginalne części zapasowe w rozumieniu tego aktu wspólnotowego i na obszarze prawa konkurencji mogą być produkowane bezpośrednio przez producenta pojazdów lub produkowane przez producenta części zapasowych na podstawie porozumień o dostawie zawartych z producentem pojazdów. Części wytwarzane przez tą drugą kategorię podmiotów, aby miały walor oryginalnych części zapasowych w rozumieniu rozporządzenia KE nr 1400/2002 muszą być produkowane zgodnie ze specyfikacjami i normami dostarczonymi przez producenta, w tym również na tej samej linii produkcyjnej, co komponenty używane do montażu pojazdu silnikowego. Słowo „dostarczonymi” oznaczało przy tym, że te specyfikacje i normy produkcyjne są stosowane przez danego producenta części zapasowych za zgodą producenta pojazdów w tym celu, aby w jego pojazdach instalowane były części odpowiadające tym specyfikacjom i normom. Specyfikacje i normy nie muszą być bezpośrednio opracowywane przez producenta pojazdów. Rozporządzenie dopuszczało, że mogły być one wynikiem wspólnego programu rozwojowego lub opracowane bezpośrednio przez producenta komponentów lub części zapasowych. W tym ostatnim wypadku specyfikacje i normy produkcyjne uznawane są za dostarczone producentowi części zapasowych za zgodą producenta pojazdu i producent części zapasowych może je stosować do produkcji oryginalnych części zapasowych. Na podstawie rozporządzenia KE nr 1400/2002 nie było również konieczne, aby producent pojazdów wyraźnie udzielił pozwolenia producentowi, który wytwarza komponenty na używanie tych specyfikacji i norm do produkcji i dystrybucji oryginalnych części zapasowych.

Producent części, który produkuje części zapasowe w oparciu o specyfikacje i normy produkcyjne dostarczone mu przez producenta pojazdów musi wystawić świadectwo potwierdzające, że części zapasowe zostały wyprodukowane odpowiednio i że są one tej samej jakości, co komponenty używane do montażu danego pojazdu. Tego rodzaju potwierdzenie może być umieszczone na opakowaniu lub na dokumencie dołączonym do części zapasowej albo opublikowane w Internecie. Jeżeli wydane zostało takie oświadczenie, to należy przyjąć, iż części te są oryginalnymi częściami zapasowymi. Gdyby jednak producent pojazdów lub dowolna strona trzecia, udowodnili że pewna część zapasowa lub pewna ilość części zapasowych należących do tej samej partii produkcyjnej jest niższej jakości lub nie została wyprodukowana zgodnie ze specyfikacjami lub normami produkcyjnymi producenta pojazdów, to te części zapasowe nie mogły być sprzedawane jako oryginalne części zapasowe.

Z powyżej zaprezentowanej definicji oryginalna część zapasowa w rozumieniu rozporządzenia KE nr 1400/2002 to: 1) część wyprodukowana bezpośrednio przez producenta pojazdu i sygnowana jego logo; 2) część producenta części zapasowej, który dostarcza

producentowi pojazdów części zapasowe lub komponenty do produkcji samochodów; producent ten ma również pełne prawo do określenia tych samych produktów dystrybuowanych we własnej sieci sprzedaży i we własnych opakowaniach jako oryginalne części zapasowe; 3) część producenta części zapasowej, który znając technologię produkcji wymaganą przez producenta pojazdów wytwarza ją zgodnie z technologią i określa ją jako oryginalną część zapasową.

Od pojęcia „oryginalne części zapasowe” ustawodawca unijny wyraźnie rozróżnił pojęcie „części zapasowe porównywalnej jakości”, które oznacza wyłącznie części zapasowe, produkowane przez każde przedsiębiorstwo, które może w każdej chwili zaświadczyć, że części, których to dotyczy odpowiadają pod względem jakości elementom, które są lub były zastosowane w montażu danych pojazdów silnikowych [art. 1 ust. 1 lit. u) rozporządzenia]. Definicja ta dotyczy tzw. producentów niezależnych, niezwiązanych umowami z producentami pojazdów i pozwala im określać swoje części zapasowe poprzez wskazanie jej przynależności do grupy „części zapasowe porównywalnej jakości” w rozumieniu rozporządzenia KE nr 1400/2002. Co istotne, części te nie muszą być produkowane zgodnie ze specyfikacjami i normami dostarczonymi przez producenta. Rozporządzenie KE nr 1400/2002 ocenę, czy dana część zapasowa jest częścią zapasową porównywalnej jakości pozostawiło wyłącznie producentowi tej części. Rozporządzenie to nie powołało przy tym żadnych instytucji standaryzujących, certyfikujących, kontrolujących, które obiektywnie i rzetelnie mogłyby zweryfikować, czy dany element, tak jak twierdzi jego producent, spełnia kryteria definicji części zapasowej porównywalnej jakości. Kontrola odbywa się wyłącznie za pośrednictwem mechanizmów wolnego rynku oraz powszechnych przepisów prawa prywatnego (odpowiedzialność z tytułu rękojmi, potencjalna odpowiedzialność odszkodowawcza za złożenie nieprawdziwego oświadczenia co do rodzaju części zapasowej, źródła ich pochodzenia i jakości), względnie przez instrumenty administracyjnoprawnej ochrony konkurencji i konsumentów. Przy czym kontrola ta może mieć co najwyżej charakter następczy. Zasadniczo też deklaracja producenta części tego rodzaju co do ich jakości równoważnej z jakością części oryginalnych nie jest poparta wynikami odpowiednich badań, tak jak to ma miejsce w przypadku części oryginalnych zamontowanych w samochodzie posiadającym homologację. Można zatem sformułować zasadny wniosek, że nawet dla dobrze wyedukowanego konsumenta przeprowadzenie oceny o przydatności technicznej tego rodzaju części do naprawy pojazdu mechanicznego lub przeprowadzenie kontroli prawdziwości oświadczenia producenta co do rzeczywistej jakości tej części jest w zasadzie niemożliwe. Można również formułować wniosek dalej idący, że pełna kontrola prawdziwości oświadczenia producenta co do równoważności jakości jego części z częściami oryginalnymi - bez przeprowadzenia odpowiednich badań w warunkach laboratoryjnych, znajomości dokumentacji technicznej części (w tym, co do parametrów technicznych danej części, w szczególności jej

właściwości chemicznych i fizycznych) i procesu produkcji - nie jest również możliwa do przeprowadzenia przez podmioty trudniące się serwisowaniem i naprawami pojazdów mechanicznych. Oczywiście, nie oznacza to, iż podmioty te nie przeprowadzają oceny jakości tych części. Ocena ta jest najczęściej wynikiem wieloletnich obserwacji praktycznych skutków używania tych części w czasie montażu i późniejszej ich eksploatacji w porównaniu z częściami oryginalnymi i generalnie ma negatywny wobec jakości części nieoryginalnych.

Części zapasowe nie mieszczące się w kategorii oryginalnych części zapasowych lub nieoryginalnych części zapasowych porównywalnej jakości (tzw. inne zamienniki, inne części alternatywne) można natomiast kwalifikować w pojęciu „części zamiennych”, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. s) rozporządzenia. W języku potocznym, w praktyce rynkowej części zapasowe porównywalnej jakości i inne części zapasowe nie będące oryginalnymi częściami zapasowymi określane są jako części nieoryginalne, części alternatywne.

Polskim „odpowiednikiem” przywołanego aktu prawa wspólnotowego było rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. z 2003 r., Nr 38, poz. 329), które w §2 zawierało transpozycję normatywnych definicji rozporządzenia KE 1400/2002, w tym pojęć: „części zamienne”, „oryginalne części zamienne”, „części zamienne o porównywalnej jakości” (§2 pkt 20-22 rozporządzenia)<sup>2</sup>.

Na podstawie powyżej wskazanych aktów prawa wspólnotowego i krajowego można dokonać następującej, bardzo ogólnej systematyki rodzajów części zamiennych, które występują w obrocie handlowym: 1) oryginalne części zamienne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdów; 2) oryginalne części zamienne niepochodzące bezpośrednio od producenta pojazdów; 3) nieoryginalne części zamienne o porównywalnej jakości, 4) inne, nieoryginalne zamienniki<sup>3</sup>.

Wartym również wskazania jest to, że towarzystwa ubezpieczeniowe, a także niektórzy dystrybutorzy części zamiennych stosują ich klasyfikację, która rozróżnia kategorie jakości części zamiennych w następujących symbolach: „O” – oryginalna część zamienna pochodząca bezpośrednio od producenta pojazdów i oznakowana jego logo; „Q” - oryginalna część zamienna oznakowana logo producenta części, dostarczającego dany element na pierwszy montaż; „PC/PT” – nieoryginalna część zamienna o porównywalnej jakości posiadająca dodatkowo certyfikat

<sup>2</sup> Rozporządzenie to obowiązywało do dnia 31 maja 2010 r. Aktualnie obowiązuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. z 2010 r., Nr 198, poz. 1315), które w §2 pkt 20-22 również zawiera dotychczas obowiązujące definicje normatywne pojęć: „części zamienne”, „oryginalne części zamienne”, „części zamienne o porównywalnej jakości”.

<sup>3</sup> W dalszej części uzasadnienia wniosku, części zamienne, o których mowa w pkt 3 i 4, będą synonimicznie określane jako części nieoryginalne lub części alternatywne.

jakości; „PJ” – nieoryginalna część zamienna o porównywaney jakości, szczególnie polecana przed dostawę (dystrybutora) tej części (ale nie przez producenta pojazdów); „P” – nieoryginalna część o porównywalnej jakości; „ZJ” – zwykły nieoryginalny zamiennik o podwyższonej jakości, polecany przez dostawcę (dystrybutora) tej części, nie spełniający kryteriów części grupy P (części nieoryginalnych o porównywalnej jakości); „Z” – pozostałe nieoryginalne zamienniki.

Z klasyfikacji tej wynika, że w kategorii nieoryginalnych części zamiennych, w tym części o porównywalnej jakości, występuje istotne zróżnicowanie, odnoszące się nie tylko do samej jakości produktu, który ma być o porównywalnej jakości do części oryginalnych, ale również co do ceny tych części. Różnice pomiędzy grupą części oryginalnych a nieoryginalnych, różnorodność rodzajów części występujących w samej grupie części nieoryginalnych powodują, że nie są one możliwe do wychwycenia nawet dla dobrze wyedukowanego konsumenta. Również poszkodowany nie jest w stanie ocenić, czy zastosowanie określonych części zamiennych z grupy części nieoryginalnych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych pozwoli na przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem - jakości części składowych, stanu technicznego, zdolności użytkowej, trwałości, bezpieczeństwa pojazdu, estetyki, czy wartości handlowej pojazdu jako rzeczy złożonej. Poszkodowany nie ma możliwości zweryfikowania, czy czas przewidywalnej eksploatacji części nieoryginalnej jest tożsamy z częścią oryginalną, czy zastosowanie części nieoryginalnych będzie wiązać się z większymi nakładami finansowymi w przyszłości na serwisowanie i naprawę tych części, czy też nie.

Rzecznik Ubezpieczonych rozpoznając skargi poszkodowanych na działalność zakładów ubezpieczeń, zaobserwował, że z chwilą wejścia w życie powyżej przywołanych aktów prawnych wśród ubezpieczycieli wykonujących umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, wykształciła się powszechna praktyka ustalania wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe według cen części nieoryginalnych, nawet jeśli uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a poszkodowany nie wyraził zgody na ustalenie wysokości świadczenia odszkodowawczego według cen części alternatywnych. Pewne odstępstwo od tej reguły stanowiły rozliczenia szkody w pojazdach stosunkowo nowych (do 3 lat) i będących na gwarancji producenta, gdzie raczej nie było większych sporów co do zasadności stosowania cen części oryginalnych. Dla części, które nie miały nieoryginalnych zamienników towarzystwa ubezpieczeniowe stosowały i stosują w kosztorysach naprawy wprawdzie ceny części oryginalnych, lecz pomniejszają je o amortyzację związaną z wiekiem pojazdu. Stopień amortyzacji ustalany jest przy tym w sposób całkowicie dowolny. Uzasadnieniem dla tak opisanej praktyki, mającej jednocześnie potwierdzać prawidłowe

postępowanie przy wykonaniu umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, mają być następujące argumenty prawne i faktyczne:

W pierwszej kolejności ubezpieczyciele wskazywali na rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu stosowania porozumień ograniczających konkurencję jako podstawę prawną do ustalenia wysokości odszkodowania według cen części nieoryginalnych. Powyższy akt prawny miał być samoistnym źródłem uprawnienia ubezpieczyciela do ustalania wysokości odszkodowania według cen części nieoryginalnych. Podkreślane przy tym było, że ten akt wykonawczy, jako źródło powszechnie obowiązującego prawa, nie zawiera w swojej treści żadnych ograniczeń przedmiotowych oraz podmiotowych w jego stosowaniu i w połączeniu z przepisami kodeksu cywilnego wyznacza właściwy zakres odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń za sprawcę szkody komunikacyjnej. Można było się spotkać z bezpośrednim przywoływaniem rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 1400/2002 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym. Aktualnie, w uzasadnieniach stanowisk ubezpieczycieli przywołuje się odpowiednio: rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję i/lub rozporządzenie Komisji Europejskiej z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych.

Zakłady ubezpieczeń uzasadniają swoje stanowiska również poprzez interpretację treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c., która oparta jest na następującym rozumieniu zobowiązania ubezpieczyciela do zwrotu niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków. Zdaniem ubezpieczycieli z treści art. 363 §1 k.c. i art. 361 §2 k.c. wynika, że w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę zobowiązana jest zwrócić poszkodowanemu niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen obowiązujących na lokalnym rynku. Skoro wysokość odszkodowania powinna obejmować niezbędne i ekonomicznie uzasadnione wydatki, to oznacza, że naprawa powinna zostać dokonana w sposób racjonalny, tzn. z użyciem najmniejszych nakładów sił i kosztów, niezależnie od okoliczności jakiego rodzaju części uległy uszkodzeniu w pojeździe poszkodowanego. Jeżeli zatem na rynku znajdują się części nieoryginalne, które są tańsze od części oryginalnych, to tylko ceny części alternatywnych są ekonomicznie uzasadnione.

Można było się spotkać się z argumentacją, iż wskazanie w kalkulacji kosztów naprawy dostawców poszczególnych części alternatywnych ma na celu jedynie wyznaczenie akceptowalnego poziomu cen części zamiennych i nie ogranicza swobody wyboru poszkodowanego co do źródła ich zaopatrzenia. Zastosowanie części alternatywnych, które w ocenie ubezpieczycieli są tej samej lub podobnej jakości, co części użyte do montażu pojazdu, gwarantuje pełne przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody pod względem użyteczności technicznej i estetycznej.

Ponadto uzasadnieniem dla usankcjonowania praktyki ustalania wysokości odszkodowania według cen części alternatywnych, niezależnie od jakichkolwiek okoliczności faktycznych, ma być twierdzenie, że poszkodowany powinien współdziałać przy wykonaniu zobowiązania przez dłużnika zgodnie z treścią zobowiązania, w sposób odpowiadający jego celowi społeczno-gospodarczemu oraz zasadom współżycia społecznego, a ponadto ustalonym w tym zakresie zwyczajom (art. 354 §2 k.c.). Poszkodowany nie może zatem domagać się odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu, gdyż stanowiłoby to dla zobowiązanego nadmierne trudności i koszty. Jeżeli poszkodowany ma wpływ na wybór części zamiennych użytych do naprawy to oznacza, że jest w tym zakresie zobowiązany do lojalnego zachowania wobec zakładu ubezpieczeń, a więc racjonalizacji kosztów. Zatem, jeżeli na lokalnym rynku są dostępne części o porównywalnych parametrach użytkowych i estetycznych, lecz o znacząco różnych cenach, to użycie do naprawy części droższych (oryginalnych) nie może zostać uznane za ekonomicznie uzasadnione i potraktowane za przejaw lojalnego postępowania względem ubezpieczyciela, chyba że przemawiają za tym okoliczności związane z ochroną interesów poszkodowanego. Ubezpieczyciele tych okoliczności nie precyzują, jednak wskazują, iż w praktyce występują one stosunkowo rzadko, a jeżeli mają miejsce to są respektowane przez zakłady ubezpieczeń.

Ponadto można spotkać się z argumentacją, iż uprawniony do odszkodowania nie może żądać zwrotu kosztów naprawy z wykorzystaniem droższych części zamiennych, jeżeli jest możliwe wykonanie takiej samej naprawy przy użyciu wskazanych mu tańszych części, gdyż zgodnie z art. 5 k.c. nie można czynić ze swego prawa użytku, który byłby sprzeczny ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa lub zasadami współżycia społecznego. Żądanie ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części tego rodzaju i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, jest nadużyciem prawa podmiotowego, jeśli w obrocie handlowym znajdują się tańsze, nieoryginalne części zamienne.

Wielokrotnie formułowane jest także lapidarne stanowisko i bez szerszego uzasadnienia, nie mówiąc już o jakichkolwiek próbach jego dowodzenia, że nie można żądać naprawienia



uszkodzonych części oryginalnych już częściowo zużytych, nowymi częściami tego samego rodzaju, gdyż prowadziłoby to do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. Oryginalna część nowa ma bowiem znacznie większą wartość rynkową, niż część tego samego rodzaju, która uległa już częściowo zużyciu wskutek eksploatacji pojazdu. Różnica ta stanowiłaby nieuzasadnioną korzyść dla poszkodowanego. Dla tak rozumianego bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego nie jest konieczny wzrost wartości pojazdu mechanicznego jako rzeczy złożonej w porównaniu do jego stanu sprzed wypadku, wystarczy przyrost wartości poszczególnej części składowej pojazdu. Dlatego też, konieczna jest redukcja tego przyrostu poprzez przyjęcie cen części alternatywnych. W przypadku zastąpienia uszkodzonej części oryginalnej częścią nową, ale nieoryginalną nie mamy czynienia z bezpodstawnym wzbogaceniem się poszkodowanego. Innymi słowy, wartość nowej, nieoryginalnej części zamiennej nie przewyższa wartości uszkodzonej, oryginalnej części zamiennej, częściowo już zużytej wskutek eksploatacji pojazdu.

Należy również wskazać, iż w stanowiskach prezentowanych przez zakłady ubezpieczeń można spotkać się jeszcze bardziej wyeksponowaną retorykę, nie związaną w żaden sposób z charakterem prawnym roszczeń osób poszkodowanych zgłaszanych w ramach ubezpieczenia OC sprawców wypadków drogowych. Dla przykładu, jeżeli wybrany wykonawca naprawy uszkodzonego pojazdu zgłosi umotywowane zastrzeżenia względem dostępności lub jakości alternatywnych części zamiennych, wskazanych przez ubezpieczyciela w kosztorysie, powinien wypełnić „kartę kontrolną dostępności i jakości części alternatywnych”. Wówczas w przypadku potwierdzenia zasadności tych zastrzeżeń zakład ubezpieczeń dopuszcza do wykorzystania w naprawie inne części alternatywne lub nawet części autoryzowane przez producenta pojazdu. Uzasadnieniem takiego postępowania ma być treść art. 634 k.c. Można było się spotkać z argumentacją, że przyjęcie cen części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu przy ustaleniu wysokości odszkodowania stanowiłoby naruszenie treści art. 357 k.c. oraz wykraczałoby poza dyspozycję przepisu art. 824<sup>1</sup> §1 k.c., albowiem jeżeli dłużnik jest zobowiązany do świadczenia rzeczy oznaczonych tylko co do gatunku, a jakość rzeczy nie jest oznaczona przez właściwe przepisy lub przez czynność prawną, ani nie wynika z okoliczności, dłużnik powinien świadczyć rzeczy średniej jakości, tj. części alternatywne.

Rzecznik Ubezpieczonych zaobserwował również taki model postępowania ubezpieczycieli przy wykonywaniu umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w którym to w kalkulacji naprawy sporządzonej w toku postępowania likwidacyjnego przyjmowane są ceny części alternatywnych, natomiast jeśli poszkodowany naprawi pojazd mechaniczny oryginalnymi częściami zamiennymi i przekaże faktury z naprawy,

w tym oryginalne faktury źródłowe zakupu części zamiennych, względnie też przedstawi tak naprawiony pojazd do oględzin ubezpieczycielowi, to nastąpi dopłata do uprzednio wypłaconego odszkodowania. Jeżeli poszkodowany nie naprawi pojazdu mechanicznego częściami oryginalnymi, a będzie żądał wypłaty odszkodowania w oparciu o kosztorysowe rozliczenie szkody to nie może żądać jego ustalenia według cen części oryginalnych. Zdaniem ubezpieczycieli sprzeczne z art. 361 §2 k.c. i art. 363 §1 k.c. byłoby wypłacanie odszkodowania obejmującego ceny części zamiennych, najdroższych na rynku – bez uwzględnienia, iż naprawy nie dokonano oraz bez uwzględnienia rzeczywistego stanu samochodu w momencie powstania szkody. Nie ma więc podstaw prawnych, aby zakład ubezpieczeń w przypadku rozliczenia szkody w oparciu o przewidywalne koszty naprawy miał wypłacać odszkodowanie, określone według cen części pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu.

Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował również przypadki, w których ubezpieczyciel nie kwestionował prawa poszkodowanego do wyboru oryginalnych części zamiennych i naprawy pojazdu w autoryzowanej stacji obsługi, jednakże ceny części zamiennych, które nabył ten warsztat naprawczy w celu przeprowadzenia naprawy pomniejszał do cen tych części, którymi posługuje się ich dystrybutor poza siecią ASO.

Zasadniczo odmienna praktyka ubezpieczycieli ma miejsce w przypadku tzw. szkody całkowitej, a więc sytuacji, w której koszty naprawy pojazdu przekraczają wartość rynkową pojazdu mechanicznego z dnia szkody. W kosztorysach naprawy w większości przypadków ubezpieczyciele przyjmują ceny części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu. Nie ma również wątpliwości co do przyjmowania wysokości stawek za roboczogodzinę prac lakierniczych i blacharskich, którymi posługują się autoryzowane stacje obsługi na danym rynku lokalnym. Podobnie, w postępowaniach regresowych pomiędzy ubezpieczycielami, zakład ubezpieczeń żądający na podstawie art. 828 §1 k.c. od ubezpieczyciela sprawcy szkody zwrotu wypłaconego odszkodowania ubezpieczającemu z tytułu dobrowolnej umowy autocasco, ustalonego według cen części oryginalnych, nie ma wątpliwości, iż tylko wymiana uszkodzonych części oryginalnych, częściami tego rodzaju pozwala na przywrócenie stanu sprzed szkody. Zastosowanie części oryginalnych jest niezbędne, a ich ceny są ekonomicznie uzasadnione, niezależnie od faktu, iż w obrocie znajdują się części nieoryginalne. Na marginesie, w środkach masowego przekazu emitowano reklamę ubezpieczenia autocasco, w której ubezpieczyciel podkreślając atrakcyjność swojej umowy, pejoratywnie określał części nieoryginalne mianem „atrap”.

Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował również przypadki, gdzie w ramach likwidacji jednej szkody w pojeździe przyjmowane są przez tego samego ubezpieczyciela odmienne

stanowiska co do rodzaju części zamiennych, które należy brać pod uwagę przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Analiza prowadzonych przez Rzecznika Ubezpieczonych postępowań skargowych wskazuje, że takie sytuacje nie mają charakteru nadzwyczajnego i występują w przypadkach, w których zakres uszkodzeń pojazdu jest znaczny. W pierwszej kolejności kalkulację naprawy sporządza się w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego. Jeżeli łączny koszt tak określonej naprawy przekracza tę ostatnią wartość, szkodę wstępnie rozlicza się jako szkodę całkowitą. Jeżeli natomiast w wyniku ponownej oceny rozmiaru szkody przeprowadzonej samodzielnie przez ubezpieczyciela lub w wyniku odwołania się poszkodowanego dojdzie do podwyższenia wartości rynkowej pojazdu mechanicznego z dnia szkody, wskutek czego koszty naprawy nie przekraczają tej wartości, następuje zmiana kwalifikacji rodzaju szkody na szkodę częściową i zasad ustalania wysokości odszkodowania. Następuje powrót do stosowania cen części alternatywnych w oparciu o przedstawioną powyżej argumentację.

Wprawdzie praktyka rynkowa przedsiębiorców nie jest przedmiotem oceny Sądu Najwyższego podczas badania istnienia rozbieżności w wykładni prawa, która ujawniła się w orzecznictwie sądów powszechnych lub Sądu Najwyższego, jednakże Rzecznik Ubezpieczonych w szerszym zakresie pozwolił sobie przedstawić stanowiska ubezpieczycieli prezentowane w toku postępowań likwidacyjnych co do zakresu uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych, z następujących powodów.

Po pierwsze, określony model postępowania ubezpieczycieli wykształcony wskutek przyjęcia określonego kierunku wykładni prawa jest często wynikiem określonej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego i sądów powszechnych lub określonej interpretacji tych orzeczeń. W stanowiskach ubezpieczycieli często przywoływane są konkretne rozstrzygnięcia sądów powszechnych na poparcie formułowanych twierdzeń. Niejednokrotnie dla potwierdzenia prawidłowości swojego postępowania w określaniu wysokości odszkodowania według cen części nieoryginalnych przywoływane jest orzecznictwo Sądu Najwyższego, w szczególności wyrok SN z dnia 20 października 1972 r. (II CR 435/72, OSNC 1973/6/111), wyrok SN z dnia 5 listopada 1980 r. (III CRN 223/80, OSCN 1981/10/181), uchwała SN z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51) oraz wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Zdaniem wielu ubezpieczycieli powyższe orzeczenia Sądu Najwyższego potwierdzają ich stanowiska o dopuszczalność stosowania części nieoryginalnych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych.

Po drugie, określony model postępowania ubezpieczycieli wykształcony wskutek przyjęcia określonego kierunku wykładni prawa w niektórych przypadkach oddziałuje na sądy

powszechne, w szczególności na sądy I instancji. Niektóre sądy powszechne, co zostanie przedstawione w dalszej części uzasadnienia wniosku, akceptują wykładnię prezentowaną przez ubezpieczycieli w toku postępowania sądowego i o treści powyżej zaprezentowanej.

Wreszcie, określony kierunek wykładni treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. i powstała na jej tle praktyka rynkowa ma doniosłe znaczenie społeczne. Obserwacje Rzecznika Ubezpieczonych wskazują, że zagadnienie dopuszczalności stosowania części oryginalnych lub nieoryginalnych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych, kwestia jak w takiej sytuacji powinna być ustalana odpowiednia suma pieniężna w rozumieniu art. 363 §1 k.c. jest od wielu lat jednym z najpoważniejszych problemów występujących na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Nie tylko z uwagi na ogromną liczbę wypadków komunikacyjnych i zgłaszanych roszczeń z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, ale również z powodu ekonomicznego aspektu szkody, której rozmiar uzależniony jest od wyboru określonego rodzaju części zamiennych<sup>4</sup>. Powyższe też względy legły u podstaw stosunkowo obszernej treści uzasadnienia niniejszego wniosku.

Zaprezentowana powyżej praktyka towarzystw ubezpieczeniowych w zakresie stosowania określonego rodzaju części zamiennych przy ustalaniu wysokości odszkodowania rodzi liczne spory pomiędzy ubezpieczycielami a poszkodowanymi podczas wykonywania umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, które następnie przenoszone są na drogę postępowania sądowego. Rzecznik Ubezpieczonych dokonuje stałej kwerendy orzecznictwa sądów powszechnych w sprawach odszkodowawczych. W bieżącym roku otrzymał i dokonał analizy ponad 300 wyroków sądów powszechnych z całej Polski, sądów różnych instancji, w sprawach o zapłatę odszkodowania z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w których sądy rozstrzygały spór stron co do dopuszczalności żądania przez poszkodowanego ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe. Rzecznik Ubezpieczonych analizując te orzeczenia zdiagnozował rozbieżność w orzecznictwie sądów powszechnych w wykładni treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. na tle zakresu uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe.

---

<sup>4</sup> W świetle informacji opublikowanych przez Komisję Nadzoru Finansowego w sprawozdaniu statystycznym za 2010 rok w ubiegłym roku z tytułu umowy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych zostało wypłacone 1 048 138 świadczeń odszkodowawczych; [http://www.knf.gov.pl/opracowania/rynek\\_ubezpieczen/Dane\\_o\\_rynku/Dane\\_roczne](http://www.knf.gov.pl/opracowania/rynek_ubezpieczen/Dane_o_rynku/Dane_roczne)

Ogólnie rzecz ujmując, zasadniczym kierunkiem wykładni sądów powszechnych jest uznanie, że poszkodowanemu przysługuje pełne prawo do odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, niezależnie od wieku pojazdu, stanu jego eksploatacji i faktu, iż w obrocie znajdują się części alternatywne. Naprawa pojazdu powinna być przeprowadzona zgodnie z technologią przewidzianą przez jego producenta, w sposób gwarantujący bezpieczeństwo późniejszej eksploatacji i skuteczność wykonanych operacji. Stan naprawionego za pomocą części oryginalnych samochodu będzie najbardziej zbliżony do stanu pojazdu sprzed kolizji, jeśli pojazd ten uprzednio posiadał zamontowane części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego. Prawo do części oryginalnych dotyczy zarówno sytuacji, w której poszkodowany dochodzi swojego roszczenia na podstawie przewidywalnych kosztów naprawy (kosztorysowego rozliczenia szkody), jak również w przypadku, gdy wywodzi on swoje roszczenie na podstawie poniesionych kosztów naprawy z użyciem tego rodzaju części. Dopuszczalność stosowania cen części alternatywnych zachodzi w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części lub poszkodowany wyrazi zgodę na ustalenie wysokości odszkodowania według cen tych części. Poszkodowany ma nie tylko prawo do wyboru zakładu naprawczego, ale również rodzaju części zamiennych, które zostaną użyte do naprawy. Nie można przy tym *a priori* przyjmować, że naprawa samochodu z użyciem części nowych, oryginalnych jest nieuzasadniona ekonomicznie wyłącznie tylko z tego powodu, że istnieje potencjalna możliwość skorzystania z części alternatywnych. Ceny części oryginalnych są cenami rynkowymi i mogą być w pełni ekonomicznie uzasadnione, chyba że koszty naprawy przewyższyłyby wartość rynkową pojazdu z dnia szkody, wówczas roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się do różnicy pomiędzy wartością rynkową pojazdu z dnia szkody a wartością pozostałości powypadkowych. Co do zasady przez użycie nowych części oryginalnych w miejsce uszkodzonych części tego rodzaju, ale częściowo zużytych wskutek eksploatacji pojazdu nie dochodzi do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. O bezpodstawnym wzbogaceniu można mówić tylko wtedy, gdyby okazało się, że wskutek zastosowania części oryginalnych uległaby istotnemu wzrostowi wartość całego samochodu jako rzeczy złożonej, albo też wtedy gdyby naprawie podlegały części już wcześniej uszkodzone lub chodziłoby o wykonanie ulepszeń w stosunku do stanu sprzed wypadku. Z bezpodstawnym wzbogaceniem mamy również do czynienia w sytuacji wymiany uszkodzonych części alternatywnych na części oryginalne. Ciężar wykazania powyższych okoliczności obciąża ubezpieczyciela (art. 6 k.c.) jako strony wywodzącej okoliczności ograniczające zakres odpowiedzialności gwarancyjnej. Fakt uczestnictwa sprawnego pojazdu mechanicznego w kolizji i jego późniejsza naprawa, przeprowadzona nawet zgodnie z technologią producenta pojazdu, nigdy nie jest czynnikiem zwiększającym jego wartość rynkową. Po naprawie pojazd poszkodowanego znajduje się w stanie powypadkowym, co automatycznie

proceeds to a decrease in its market value. Such vehicles reach the secondary market at lower prices than cars that were not damaged in the past, because the fact of carrying out any repair, even with the use of new parts, can provide a basis for a decrease in the value of the vehicle in relation to the cost of the damage. The fact that in the place of used parts new parts were installed has a secondary significance in relation to the loss of market value of the thing. The use of additionally parts non-original or even original, but used, can further increase this loss.

There is, although in a minority, a conflicting position allowing the determination of the amount of compensation according to the prices of alternative parts, even if the original parts were damaged. It does not have a uniform character. According to one of the opinions of the general courts, the basic criterion for the application of alternative parts in the place of damaged original parts is the age of the vehicle and its degree of use. Circumstances may decide on the necessity of using alternative parts, independently of the method of settling the damage (whether on the basis of an estimate, or on the basis of the cost of the repair). The right to original parts is granted in the case of new vehicles mechanically without any restrictions. According to another opinion of the general courts, which is included in the group of judgments allowing the use of alternative parts in the place of damaged original parts, it is recognized that the age and degree of use of the vehicle have an influence, but on the method of settling the damage. In the case of an estimate of the damage, the prices of alternative parts should be used, whereas if the vehicle was repaired with the use of original parts coming directly from the manufacturer of the vehicle, the compensation should be determined on the basis of the prices of these parts. In the second case, the age and degree of use of the vehicle do not have any legal significance. It is also possible to diagnose the position, that it is not the type of alternative parts subject to exchange for new ones and the source of their origin that determine the method of determining the amount of compensation, but the minimum level of predictable repair costs. If the repair of the vehicle with the use of non-original parts is cheaper than the repair with the use of original parts, it is not possible to demand compensation according to the prices of original parts.

Independently of the above-mentioned conflicting directions of the content of art. 363 §1 k.c. in relation to art. 361 §2 k.c. in the scope of the right of the damaged party to demand compensation according to the prices of original parts directly coming from the manufacturer of the vehicle in a situation when the damage was caused to parts of this type and the necessity of their exchange for new ones, the Ombudsman diagnosed the group of judgments of the general courts, which allow the use of alternative parts alongside original parts, signed by the manufacturer or in their place, parts not coming directly from

producenta pojazdu, ale oryginalnych w rozumieniu aktów prawa wspólnotowego i krajowego o wyłączeniach grupowych w sektorze motoryzacyjnym. Czyli części producenta części zapasowej, który dostarcza producentowi pojazdów części zapasowe lub komponenty do produkcji samochodów. Zaznaczyć jednak wyraźnie należy, że sądy które zajęły tak sformułowane stanowisko, krytycznie podeszły do dopuszczalności ustalania świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części nieoryginalnych.

Rzecznik Ubezpieczonych dzieląc pogląd, iż poruszana w niniejszym wniosku kwestia jest zagadnieniem wykładni prawa, zaprezentuje poniżej orzeczenia sądów powszechnych, w których zawarte są przeciwstawne kierunki interpretacji treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. na tle uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe. W pierwszej kolejności przedstawione zostaną wyroki sądów powszechnych, w których sądy potwierdziły pełne prawo poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania według cen nowych, oryginalnych części.

Sąd Rejonowy Szczecin – Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie w uzasadnieniu wyroku z dnia 12 października 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 2766/09, podkreślił wyraźnie, że jako zasadę należy traktować stosowanie nowych, oryginalnych części dla przywrócenia stanu pojazdu sprzed wypadku, w szczególności jeśli uprzednio w samochodzie zainstalowane były elementy oryginalne. Naprawa w takim wariantcie zapewnia bowiem w sposób bezsporny przywrócenie samochodu do stanu sprzed wypadku. Przy przyjęciu odmiennego stanowiska przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego sprzed kolizji mogłoby okazać się wątpliwe i nader utrudnione. Taka koncepcja wyrównania szkody zmusiłaby poszkodowanego do poszukiwania używanych części zamiennych o wartości co najmniej zbliżonej do uszkodzonych części lub tak zwanych części alternatywnych i odwlekanie naprawy w czasie. W ocenie Sądu również przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję nie pozbawiają powoda uprawnienia do domagania się wypłaty odszkodowania obliczonego według części oryginalnych sygnowanych znakiem producenta pojazdu. Niewątpliwie celem tego uregulowania było dostarczenie konsumentom możliwości większego wyboru części, nie zaś ograniczanie ich swobody w tym zakresie. Prawo wyboru powinno więc dotyczyć również kosztorysowego rozliczenia szkody. Zdaniem Sądu w przypadku części wytworzonych przez innego producenta niż producent marki pojazdu ich „oryginalność” i identyczność pod względem jakości opiera się wyłącznie na treści zaświadczenia, jakie ich

wytwórca wystawi własnemu produktowi. W ocenie Sądu konsument, w tym przypadku powód, nie ma obowiązku uznać tego rodzaju gwarancji jakości za identyczną z tą, jaką udziela producent jego pojazdu.

Podobną wykładnię zakresu uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia przez ubezpieczyciela odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, zaprezentował Sąd Rejonowy Szczecin – Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie także w wyroku z dnia 23 lipca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 2853/09, w wyroku z dnia 19 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 1043/10, w wyroku z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 472/09, w wyroku z dnia 30 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 470/09, w wyroku z dnia 2 marca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 1215/09, w wyroku z dnia 11 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 1693/10, w wyroku z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 2890/09, w wyroku z dnia 11 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 1067/10 oraz w wyroku z dnia 14 września 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 216/10 i w wyroku z dnia 7 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 791/10.

Dalej idąc, Sąd Apelacyjny w Szczecinie w wyroku z dnia 21 kwietnia 2011 r. w sprawie sygn. akt I ACa 186/11, po rozpoznaniu apelacji od wyroku Sądu Okręgowego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie sygn. akt IC 193/10, w którym to Sąd I instancji zasądził świadczenie odszkodowawcze w oparciu o ceny części oryginalnych i pomimo tego, że biegli w toku postępowania sądowego przedstawili różne warianty naprawy, w tym w oparciu o ceny części alternatywnych i poza siecią autoryzowanych stacji obsługi, w pierwszej kolejności podkreślił, że wybór metody naprawy pojazdu powoda, spośród przedstawionych przez specjalistów wariantów wymagał zastosowania przesłanek prawnych – właściwej subsumpcji treści przepisów art. 361 §1 i 2 k.c. i art. 363 §1 i 2 k.c. i całokształtu okoliczności sprawy [...] Zastosowanie w tej sprawie kosztów naprawy samochodu powoda w warunkach autoryzowanej stacji obsługi, przy zastosowaniu części oryginalnych producenta pojazdu, w przekonaniu Sądu Apelacyjnego, znajduje uzasadnienie w regule pełnego odszkodowania ustalonej przywołanym przepisem art. 361 §2 k.c. Zgodnie z rzeczoną regułą wysokość odszkodowania powinna ściśle odpowiadać rozmiarom wyrządzonej szkody. Wysokość zaś odszkodowania pieniężnego (art. 363 §2 k.c.) zależna jest od tego jaki miernik przyjmuje się dla określenia tej wysokości oraz jaką chwilę uważa się za odpowiednią do przeprowadzenia wyliczenia. Z kolei miernikiem wysokości odszkodowania są ceny, zatem decydujące znaczenie mają ekonomiczne reguły podaży i popytu, a więc rynek. Stąd wniosek, że podstawę obliczenia odszkodowania z reguły powinny stanowić ceny. To też przekonuje o słuszności argumentacji strony powodowej, że wybór wersji naprawy



jest niezwykle istotny dla jakości naprawy pojazdu powoda oraz możliwości późniejszej jego sprzedaży, w tym w wysokości możliwej do uzyskania ceny [...] Kompensata wartości ekonomicznej wymaga przyjęcia wyceny naprawy pojazdu przywracającej możliwie najpełniej jego stan sprzed powstania szkody. Nie chodzi więc o każdą naprawę przywracającą wyłącznie użyteczność techniczną pojazdu. Funkcja kompensacyjna odszkodowania oznacza bowiem, nie tylko przywrócenie stanu poprzedniego istniejącego, lecz również stworzenie takiego stanu, który w przybliżony sposób zaspokajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby poszkodowanego. O przywróceniu pojazdu do stanu poprzedniego można zaś mówić jedynie wówczas, gdy stan pojazdu po naprawie, pod każdym względem – stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp. – odpowiada stanowi tegoż pojazdu sprzed wypadku. Niezależnie zatem od prawidłowości wyceny wszystkich technicznych metod naprawy pojazdu prezentowanych w opinii biegłego sądowego, wybrać należy tę, która najpełniej odpowiada definicji kosztu naprawy konstruowanej w oparciu o treść przepisów art. 361 §1 i 2 k.c. i art. 363 §1 i 2. To z kolei prowadzi do konstatacji, że wysokość szkody kształtuje koszt naprawy pojazdu w warsztacie autoryzowanej stacji obsługi i przy użyciu oryginalnych części zamiennych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu. Takie właśnie rozumienie kosztów naprawy odpowiada bowiem pojęciu „*damnum emergens*”, to jest strat, które poniósł poszkodowany i o których mowa w art. 361 §2 k.c.

W ocenie Rzecznika Ubezpieczonych warte przywołania jest także stanowisko Sądu Okręgowego w Szczecinie wyrażone w wyroku z dnia 20 sierpnia 2009 r. w sprawie sygn. akt II Ca 531/09, po rozpoznaniu apelacji od wyroku Sąd Rejonowego w Gryfinie z dnia 19 marca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 155/08, w którym to Sąd I instancji wprawdzie ustalił wysokość świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części oryginalnych, lecz z uwagi na wiek pojazdu pomniejszył ceny tych części o 50%. Sąd Okręgowy w Szczecinie przechodząc do oceny uprawnienia poszkodowanego do ustalenia odszkodowania w oparciu o części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu i bez potrąceń amortyzacyjnych, w sytuacji gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części, wskazał, że gdyby nie uszkodzenie auta to poszkodowany w ogóle nie musiałby wydatkować kwoty [...] na naprawę, nie byłby zmuszony oddać tego auta do naprawy, pozbawiając siebie czasowo możliwości korzystania z niego, jeździłby tym autem – z częściami oryginalnymi, wmontowanymi i jednocześnie dopasowanymi do siebie od nowości, wszystkimi o porównywalnym stopniu zużycia – nadal, bez komplikacji, jakie zaistniały wskutek wyrządzenia mu szkody. Zdaniem Sądu Okręgowego, skoro zobowiązany nie jest w stanie zapewnić poszkodowanemu odpowiednich części używanych (poprzez wykazanie w procesie, że części takie są łatwo dostępne, a ich cena to około 50% ceny części nowych) to powinien on

pokryć koszt naprawy auta przy użyciu części nie gorszych, najbardziej doń zbliżonych, co częstokroć będzie oznaczało zakup części nowych. Nie można bowiem przerzucać na poszkodowanego obowiązku podejmowania działań zmierzających do naprawienia szkody, które obciążają zobowiązanego, nie można tym bardziej zmuszać poszkodowanego do współfinansowania naprawienia szkody w sytuacji, gdy w żadnym stopniu nie przyczynił się do powstania szkody. W dalszej części uzasadnienia Sąd Okręgowy podkreślił, iż przy wyrokowaniu wziął pod uwagę również to, iż pozwany w toku postępowania przez Sądem I instancji podnosił zarzut bezpodstawnego wzbogacenia powoda wskutek naprawy jego auta przy użyciu części nowych, nie zaś używanych, jakie auto to posiadało przed powstaniem szkody. Zarzut ten – uwzględniony przez Sąd I instancji – okazał się zdaniem Sądu Okręgowego chybionym. Sąd Okręgowy podkreślił, iż o bezpodstawnym wzbogaceniu się poszkodowanego mowa może być tylko wtedy, gdyby wskutek naprawy auto to uzyskało wartość wyższą niż przed powstaniem szkody, albo też wtedy gdyby naprawie podlegały części już wcześniej istotnie uszkodzone, względnie o tak dużym stopniu zużycia, że w niedalekiej przyszłości poszkodowany i tak musiałby je wymienić, albo gdyby wskutek jego naprawy doszło do ulepszenia auta w stosunku do jego stanu sprzed zaistnienia szkody, np. poprzez jego „stuningowanie”. Dowód w powyższym zakresie obciąża pozwanego, gdyż jest to okoliczność ograniczająca zakres jego odpowiedzialności – to on wywodzi z niej skutki prawne. [...] Zdaniem Sądu Okręgowego – sytuacja powoda wskutek dokonanej naprawy uległa i tak pogorszeniu, nie zaś polepszeniu w stosunku do tej sprzed zaistnienia szkody. Dużo bowiem ciężiej – jak pokazują zasady doświadczenia życiowego – sprzedać auto, które było wcześniej uszkodzone, niż auto bezkolizyjne [...] Oczwistym jest, iż potencjalni kupujący wolą auta bezkolizyjne, jako że dają one większą gwarancję bezpieczeństwa. Fakt, iż w miejsce części używanych wstawiono do takiego auta części nowe ma znaczenie drugoplanowe w stosunku do okoliczności, że auto to było już (nie wiadomo jak i przez kogo) naprawiane.

Z treści powyżej wskazanego orzeczenia Sądu Okręgowego w Szczecinie można więc zasadnie wyprowadzić wniosek, iż w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu i zachodzi zasadność ich wymiany na nowe, poszkodowany może żądać ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części tego rodzaju części. Taki sposób naprawy nie stanowi co do zasady bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. Żądanie od poszkodowanego naprawienia szkody w oparciu o części alternatywne lub oryginalne używane, czy zastosowanie potrąceń amortyzacyjnych z uwagi na wiek pojazdu nie jest przywróceniem pojazdu do stanu poprzedniego, lecz faktycznym, nieuzasadnionym pokrzywdzeniem poszkodowanego poprzez naprawienie jedynie w części

powstałej po jego stronie szkody i to w sytuacji, gdy szkoda ta zaistniała z wyłącznej winy ubezpieczającego, za którego odpowiedzialność ponosi ubezpieczyciel.

Stanowisko o pełnej dopuszczalności żądania przez poszkodowanego ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował także w wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 6 listopada 2009 r. w sprawie sygn. akt II Ca 759/09, w wyroku Sądu Rejonowego w Szczecinie z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie sygn. akt XIII GC 282/07 oraz w wyrokach Sądu Rejonowego Szczecin – Centrum w Szczecinie z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 211/09 i z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt X G Cupr 12/10.

Dalej idąc, w ocenie Sądu Rejonowego w Olsztynie, która została zaprezentowana w wyroku z dnia 8 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 448/08, należy przychylić się do twierdzenia biegłego, że spośród dostępnych na rynku części zamiennych jedynie naprawa przy zastosowaniu nowych części oryginalnych pozwala na odtworzenie stanu samochodu sprzed kolizji i nie powoduje jednocześnie wzrostu jego wartości rynkowej. Zwiększenie wartości samochodu po naprawie można uwzględnić tylko wówczas, gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem. Podkreślenia wymaga, iż uszkodzone elementy zakwalifikowane do wymiany były w pełni sprawne (za wyjątkiem zderzaka tylnego), bez uszkodzeń i mogły być eksploatowane przez kolejne lata, gdyby nie szkoda powstała wskutek zdarzenia drogowego. Mając zatem na uwadze, że w przypadku pojazdu powoda wymianie podlegały pełnowartościowe elementy, które przed przedmiotową kolizją kwalifikowały się do użytku jeszcze przez długi czas, należy uznać, że ich wymiana na nowe części nie będzie miała wpływu na wzrost wartości pojazdu. [...] Ponadto wypada zgodzić się z poglądem wyrażonym przez biegłego, iż fakt uczestnictwa sprawnego, w dobrym stanie technicznym samochodu w kolizji oraz jego późniejsza naprawa przeprowadzona nawet zgodnie z technologią producenta nigdy nie jest czynnikiem zwiększającym jego wartość rynkową. Po naprawie pojazd powoda będzie bowiem znajdował się w stanie powypadkowym, co automatycznie prowadzi do obniżenia jego wartości. W oparciu o zasady doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania należy także stwierdzić, że pojazdy naprawiane po kolizji osiągają na rynku wtórnym niższe ceny, niż auta, które nie były w przeszłości uszkodzone, gdyż sam fakt wykonania jakiegokolwiek naprawy, nawet przy użyciu elementów nowych, może dawać podstawę do obniżenia wartości pojazdu w stosunku do tej sprzed szkody. Zastosowanie części oryginalnych lecz używanych nie prowadzi do przywrócenia stan poprzedniego, gdyż ich stan

zużycia jest inny od stanu części uszkodzonych. Co więcej, jak słusznie zauważył biegły, już sam fakt wmontowania części oryginalnych z innego pojazdu, zwłaszcza elementów sprawnych, demontażu, składowania oraz transportu powoduje powstawanie uszkodzeń i pogorszenie ich stanu technicznego. Sąd w pełni podzielił także pogląd biegłego, iż zastosowanie części nieoryginalnych nie zapewnia odtworzenia wartości pojazdu sprzed kolizji, wręcz przeciwnie – może prowadzić do obniżenia jego wartości. Jakość i trwałość części zamiennych nieoryginalnych, a w szczególności ich parametry konstrukcyjne, są niemożliwe do oceny, a zastosowanie takich części zawsze wiąże się z ryzykiem, że ich trwałość będzie niższa w porównaniu z częściami oryginalnymi. Zamienniki nie podlegają bowiem kontroli produkcyjnej tak jak części oryginalne, a zatem ich jakość, począwszy od materiału, poprzez technologię wykonania, może być bardzo różna. [...] Podsumowując powyższe rozważania, wypada stwierdzić, iż wyłącznie naprawa dokonana z wykorzystaniem nowych, oryginalnych części była w stanie doprowadzić do przywrócenia stanu pierwotnego, czyli takiego, jaki istniał przed kolizją. W przekonaniu Sądu, naprawa powypadkowa dokonana w powyższy sposób byłaby w stanie całkowicie zniwelować skutki wypadku drogowego, a sama kolizja nie musiałaby oznaczać automatycznego spadku wartości rynkowej pojazdu powoda ze względu na jego udział w przedmiotowej kolizji.

Podobne stanowisko i w analogicznych sprawach (tj. sporu, czy w sytuacji uszkodzenia oryginalnych części pochodzących od producenta pojazdu poszkodowany może żądać ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny tego rodzaju części) zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 2 października 2008 r. w sprawie sygn. akt X C 375/07 i w wyroku z dnia 26 czerwca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 46/09.

W wyroku Sądu Rejonowego w Białymstoku z dnia 19 sierpnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 1621/09, zostało wskazane, że należy zgodzić się z tezą, zgodnie z którą naprawa pojazdu powinna być przeprowadzona zgodnie z technologią przewidzianą przez jego producenta, w sposób gwarantujący bezpieczeństwo późniejszej eksploatacji i skuteczność wykonanych operacji. Stwierdzony przez biegłego stan techniczny uszkodzonego pojazdu nie wskazuje, aby był on nadmiernie wyeksploatowany, wobec czego zasadne wydaje się żądanie odszkodowania wyliczonego jako koszt naprawy z zastosowaniem części nowych i oryginalnych. Zastosowanie zamienników mogłoby bowiem uniemożliwić uzyskanie takiego stanu technicznego pojazdu, jaki istniał przed kolizją, w takiej zaś sytuacji kompensacja poniesionego przez poszkodowanego uszczerbku byłaby niepełna. Zdaniem Sądu, powyższe stanowisko podziela także w swoim orzecznictwie Sąd Najwyższy np. w wyroku z dnia 5 listopada 1980 r. (III CRN 223/08, OSNC 1981/10/186).

Natomiast Sąd Rejonowy w Białymstoku w wyroku z dnia 31 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 878/08, wskazał dodatkowo, że uprawnienie poszkodowanego do żądania naprawienia szkody w oparciu o ceny części oryginalnych nie sposób zakwestionować także w świetle przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję oraz rozporządzenia Komisji Europejskiej 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym, na które to akty prawne powoływał się pozwany. Przepisy powyższych aktów prawnych dotyczą bowiem materii ochrony konkurencji i konsumentów – zakazu porozumień ograniczających ową konkurencję. W żaden sposób nie zobowiązują kategorycznie zakładów naprawczych do stosowania części o porównywalnej jakości, a jedynie zakazują producentom pojazdów narzucania do naprawy wyłącznie części oryginalnych. Przepisy rozporządzeń wprowadzają uprawnienie, a nie obowiązek używania zamienników, nie przewidują możliwości narzucenia poszkodowanemu konieczności naprawy przy użyciu określonych części. Pozwany może narzucić swoim klientom w ramach ubezpieczeń dobrowolnych (AC) konieczność dokonywania napraw przy użyciu zamienników, natomiast w ramach ubezpieczeń obowiązkowych takich możliwości nie ma. Przepisy wymienionych aktów prawnych nie mają zatem charakteru regulacji szczególnych w porównaniu z przepisem powołanego powyżej art. 363 k.c., określającego zakres uprawnień poszkodowanego i sposób ustalania granicznej wysokości odszkodowania, którą jest stan istniejący przed szkodą. Konkludując, należy z całą mocą stwierdzić, że skoro uszkodzeniu uległy części oryginalne pojazdu, ustalenie kosztów naprawy potrzebnych do przywrócenia stanu poprzedniego uzasadnia zastosowanie w kalkulacji tych kosztów wartości części oryginalnych.

W wyroku z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 349/09, Sąd Rejonowy w Suwałkach wskazał, że stanowisko pozwanego o możliwości dokonania naprawy za pomocą części alternatywnych nie zasługuje na uwzględnienie. Należy zauważyć, iż sprawca szkody lub odpowiadający w jego miejsce zakład ubezpieczeń jest zobowiązany zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu. Zdaniem Sądu poszkodowany zmierzający do przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego samochodu jest uprawniony do użycia przy jego naprawie oryginalnych części zakupionych w autoryzowanym serwisie samochodowym i w takim też serwisie może naprawić swój pojazd. Zdaniem Sądu taka ocena znajduje także wsparcie w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSCN 2003/5/64). [...] Dodatkowo, w ocenie Sądu podkreślenia wymaga, iż naprawienie szkody zmierzające do

przywrócenia stanu poprzedniego winno uwzględniać okoliczność, że niezależnie od użytych do naprawy części zamiennych samochod „pokolizyjny” zawsze traci na wartości w stosunku do innego pojazdu tej samej marki, o zbliżonym wieku i stanie technicznym, który nigdy nie był uszkodzony. Użycie do jego naprawy części alternatywnych albo nawet używanych dodatkowo tę wartość zmniejsza. Nie może być tak, że powód, którego pojazd uległ uszkodzeniu wskutek kolizji spowodowanej przez osobę trzecią, byłby zmuszony do dalszego obniżenia wartości swojego pojazdu – w wyniku użycia do jego naprawy części nieoryginalnych w sytuacji, gdy wartość samochodu ze względu już na sam fakt uczestniczenia w kolizji uległa obniżeniu. [...] Naprawa pojazdu ma na celu przywrócenie go do stanu poprzedniego, dopiero wówczas, gdyby okazało się, że wskutek zastosowania części oryginalnych uległa istotnemu wzrostowi wartość całego samochodu, to koszt naprawy podlegałby pomniejszeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi.

Stanowisko o pełnej dopuszczalności żądania przez poszkodowanego ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 18 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 401/09, w wyroku z dnia 28 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 16/09 oraz w wyroku z dnia 9 czerwca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 3/09, a także Sąd Rejonowy w Suwałkach, Sąd Gospodarczy w wyrokach z dnia 6 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt V GC 86/09 i z dnia 31 lipca 2009 r. w sprawie sygn. akt V GC 24/09.

Sąd Okręgowy w Zamościu w wyroku z dnia 31 października 2008 r. w sprawie sygn. akt I Ca 362/08, po rozpoznaniu apelacji pozwanego – zakładu ubezpieczeń od wyroku Sądu Rejonowego w Zamościu z dnia 9 września 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 95/08, podkreślił, że zakres obowiązku odszkodowawczego uzależniony jest przede wszystkim od rozmiaru szkody. Rozmiar zaś szkody musi uwzględniać faktyczne uszkodzenia pojazdu i stwierdzać jakie części oryginalne, czy też nieoryginalne zostały zniszczone. Ustalenia w tym zakresie rzutują na ocenę jakie części można zamontować w uszkodzonym wskutek wypadku pojeździe (art. 361 §1 k.c.). Odszkodowanie powinno zaś odpowiadać kosztom poniesionym (lub jeszcze nie) w celu przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego. Koszt naprawy to koszt przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego [...] Słusznie zatem powołując się na linię orzecznictwa Sądu Najwyższego przywołanego w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia, Sąd I instancji przyjął, że odszkodowaniem dla powoda powinny być ekonomicznie uzasadnione wydatki, a nie wydatki, które dla ubezpieczyciela są wydatkami tańszymi i odpowiadają najniższym kosztom naprawy. Zasadnie Sąd I instancji przyjął, że koszt rzeczywistej naprawy w przypadku pojazdu powoda

obejmuje ceny części oryginalnych, gdyż tylko takie były zamontowane w pojeździe przed wypadkiem. Co się z tym łączy ubezpieczyciel winien więc sporządzić kosztorys naprawy uszkodzonego pojazdu powoda według cen części oryginalnych, a nie jak to uczynił, według cen części alternatywnych. Skoro ubezpieczyciel przyjął wersję odszkodowania korzystniejszą dla siebie (tańszą), liczoną według cen alternatywnych to uznać należy, że apelacja stanowi polemikę z trafnymi ustaleniami i wnioskami Sądu I instancji.

Dalej idąc, Sąd Rejonowy dla Warszawy Woli w Warszawie w wyroku z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 36/08, przedstawił stanowisko, że zainstalowanie części będących kopiami części oryginalnych trudno jest uznać za przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, gdy pierwotnie pojazd ten miał wszystkie części oryginalne. Oczywiście poszkodowany, korzystając z prawa do przerobienia własnej rzeczy, może podjąć decyzję i ryzyko zastąpienia w swym pojeździe części oryginalnych częściami innych producentów, w tym także częściami o innych niż oryginalne parametrach technicznych (tzw. tuning pojazdu). Decyzji takiej nie można mu jednak w żaden sposób narzucić, albowiem równałoby się to z ingerencją w jego prawo własności. Jedynie na marginesie można tu także postawić pytanie czy samochód, w którym – zgodnie z sugestią pozwanego – zastąpiono karoserię, zawieszenie i inne elementy „niefirmowanymi” zamiennikami nadal będzie samochodem marki Mercedes, Ford, czy Fiat, czy też jedynie ich „zamiennikiem”. Przywoływana w odpowiedzi na pozew dyrektywa Unii Europejskiej, na którą *nota bene* często powołują się ubezpieczyciele przy uzasadnianiu swego stanowiska co do stosowania „zamienników”, nie ma jakiegokolwiek zastosowania do kwestii ustalania kosztów naprawy samochodów. Dotyczy ona regulacji antymonopolowych, zakazujących nakładania na warsztaty, także autoryzowane, obowiązku stosowania wyłącznie części dostarczanych przez producenta samochodu. Z treści postanowień tej dyrektywy nie można zaś w żaden sposób wyinterpretować przyzwolenia na narzucanie przez ubezpieczycieli obowiązku stosowania niefirmowych części do naprawy pojazdów. Na uwzględnienie nie zasługuje także teza pozwanego jakoby dokonanie powypadkowej naprawy 14-letniego samochodu w warsztacie autoryzowanym i z użyciem oryginalnych części mogła skutkować zwiększeniem wartości rynkowej pojazdu. Jest bowiem oczywiste, iż uszkodzenie pojazdu, choćby został on prawidłowo następnie naprawiony zawsze skutkuje obniżeniem jego wartości rynkowej. Najbardziej poszukiwane są bowiem na rynku pojazdy „bezwypadkowe”, a fakt poprzedniej naprawy zawsze obniża wartość pojazdu.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych na przywołanie w treści przedmiotowego wniosku zasługują również fragmenty uzasadnienia wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy - Woli w Warszawie z dnia 15 grudnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 914/08. Przedmiotem rozpoznania w

tej sprawie był stan faktyczny, w którym poszkodowany naprawił swój pojazd w kilku autoryzowanych i nieautoryzowanych zakładach naprawczych, dochodził swojego roszczenia na podstawie kosztorysowego rozliczenia szkody w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu i nie przedstawił rachunków za dokonaną naprawę. Strona pozwana domagała się natomiast rozliczenia w oparciu o ceny części nieoryginalnych, gdyż powód nie przedstawił faktur za naprawę, a także zastosowania potrąceń amortyzacyjnych z uwagi na wiek pojazdu (pojazd w chwili szkody posiadał 8 lat). W ocenie Sądu Rejonowego pogląd, że jeżeli poszkodowany naprawił pojazd mechaniczny poza autoryzowaną stacją obsługi i nawet przy użyciu części nieoryginalnych to nie może żądać ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych, nie zasługuje na uwzględnienie. Naprawienie szkody winno w pierwszej kolejności nastąpić poprzez przywrócenie pojazdu do stanu sprzed kolizji. Pojazd ten, winien zatem zostać naprawiony przy użyciu nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody. Poszkodowany decydując się na naprawę swojego pojazdu nie jest obowiązany do jego naprawy w takim zakresie i w technologii, aby przywrócony został stan pojazdu sprzed kolizji. Nie ulega też wątpliwości, iż cena naprawy, do której użyto części nieoryginalnych będzie znacząco się różnić od naprawy wykonanej w sposób przewidziany przez technologię producenta pojazdu przy użyciu oryginalnych części zamiennych. Jedynie naprawa zgodna z technologią może spełniać kryterium przywrócenia pojazdu do stanu pierwotnego. Obowiązek refundacji kosztów takiej właśnie naprawy, a nie naprawy faktycznie wykonanej, mogącej znacząco różnić się pod względem użytych materiałów i technologii od zalecanej przez producenta, obciąża zobowiązanego do naprawienia szkody. Zdaniem Sądu takie stanowisko wypływa z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1998 r. (I CR 151/88, niepubl.). Sąd Rejonowy aprobuje przywołany wyrok Sądu Najwyższego, wskazał, że jeżeli koszt naprawy wykonanej przy użyciu nowych części oryginalnych nie przekracza wartości pojazdu przed szkodą to zastosowanie tych części do naprawy jest ekonomicznie uzasadnione i jednocześnie konieczne do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Na wysokość odszkodowania nie ma wpływu fakt, iż poszkodowany uprzednio naprawił pojazd w oparciu o zamienniki. Nie ulega bowiem wątpliwości, że samochód naprawiony nietechnologicznie ma niższą wartość niż samochód nieuszkodzony.

Z kolei w wyroku z dnia 23 września 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 356/08, Sąd Rejonowy dla Warszawy – Żoliborza w Warszawie zajął stanowisko, że poszkodowany, który nabywa części samochodowe potrzebne do naprawy nie ma obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego je najtaniej. Tezy tej nie umniejsza fakt, iż w dzisiejszych czasach istnieją możliwości zakupu części regenerowanych, czy też części nowych nie będących częściami oryginalnymi



producenta (tzw. podrobionych). Jeśli bowiem niekwestionowaną zasadą jest przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, to nie można wymagać, aby poszkodowany montował w samochodzie części niefirmowe, jeśli uszkodzone, które nie nadają się do dalszego użytku, posiadały walor oryginalnych.

Podobnie, Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie w wyroku z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie sygn. akt VI C 870/09, wskazał, że brak jest podstaw do uznania, że powód może dochodzić jedynie zwrotu cen części alternatywnych, co podnosił pozwany, gdyż ubezpieczyciel nie ma prawa ograniczać uprawnień poszkodowanego do uzyskania pełnej kompensacji szkody, tj. przywrócenia do stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu, co wymaga uwzględnienia w procesie likwidacji szkody elementów identycznych z tymi, jakie zostały uszkodzone. Poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy oferującego części najtaniej, w tym również części alternatywnych, a decyzja poszkodowanego o naprawie pojazdu częściami oryginalnymi jest jego prawem wynikającym z zasady pełnego odszkodowania, niezależnie od wieku pojazdu oraz dotychczasowego przebiegu użytkowania i serwisowania.

Natomiast w wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi Południe w Warszawie z dnia 10 września 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 55/09, zostało zaprezentowane stanowisko, że powód nie ma obowiązku poszukiwania warsztatu samochodowego, w którym najtaniej dokonałby naprawy auta. Nie jest również jego rolą wyszukiwanie na rynku, a przy tym i ponoszenie z tego tytułu dalszych kosztów, zakładów o najtańszej usłudze wykonania naprawy, czy też zakładów stosujących ściśle określoną stawkę roboczogodziny. Ma prawo skorzystać z usług ASO, które świadczy usługi profesjonalne, jak i ma prawo do przeprowadzenia naprawy przy pomocy oryginalnych części zamiennych, które z pewnością odznaczają się wyższą jakością niż zamienniki, czy części używane [...] Zastosowanie oryginalnych części zamiennych i naprawa pojazdu w ASO nie zwiększy wartości przedmiotowego pojazdu po dokonaniu naprawy. Taka sytuacja miałaby miejsce tylko wówczas, gdyby chodziło o wykonanie naprawy takich uszkodzeń, które istniały przed zaistnieniem szkody, albo ulepszeń w stosunku do stanu sprzed kolizji.

Prawo poszkodowanego do żądania ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, zostało również potwierdzone przez Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie sygn. akt V Ca 1145/08.

Podobnie, Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 27 maja 2009 r. w sprawie sygn. akt VI ACa 1565/08, wskazał, że bez znaczenia pozostają rozważania na temat wieku, rocznika pojazdu, trwałości używanych części oryginalnych w stosunku do nowych zamienników

bez homologacji, czy też z homologacją w sytuacji, gdy pojazd dopuszczony jest do ruchu i posiada stosowne wymagane prawem, badania techniczne. Montaż części oryginalnych jest bowiem koniecznym i ekonomicznie uzasadnionym działaniem mającym na celu przywrócenie stanu pojazdu do stanu sprzed kolizji. Wynika to z ich kształtu i konstrukcji właściwej dla każdej wersji pojazdu. Montaż tych części nie prowadzi do wzrostu wartości pojazdu, wzbogacenia właściciela i do polepszenia właściwości pojazdu, stanowi jedynie ich przywrócenie. Podkreślić należy również to, iż powyższą konstatację Sąd Apelacyjny odniósł do uszkodzenia pojazdu 11-letniego.

Kontynuując, Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Fabrycznej we Wrocławiu w wyroku z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt IV GC 562/09, podkreślił, że skoro w toku postępowania nie ujawniono żadnych okoliczności, z których wynikałoby, że zamontowane w uszkodzonym samochodzie części i podzespoły podlegające wymianie były niefabryczne (nieoryginalne), oszacowania kosztów naprawy pojazdu należało dokonać po uwzględnieniu cen części oryginalnych. Jedynie w takiej sytuacji, tj. poprzez naprawę samochodu częściami, jakie miał on zamontowane w momencie kolizji można mówić o przywróceniu pojazdu do stanu sprzed szkody. Ponadto, w ocenie Sądu, poszkodowany jest uprawniony do dokonania naprawy samochodu za pomocą części o najwyższej jakości. Wybór oryginalnych części zamiennych gwarantuje poszkodowanemu wysoką jakość montowanych części, odpowiedni poziom bezpieczeństwa jazdy oraz odpowiednią sprawność techniczną samochodu. Przyjęcie innych mierników w postaci cen części zamiennych o porównywalnej jakości równoznaczne byłoby z narzuceniem przez zakład ubezpieczeń sposobu naprawy uszkodzonego pojazdu, naruszałoby prawo do dokonania naprawy samochodu zgodnie z technologią zalecaną przez producenta pojazdu, a nadto narażałoby na obniżenie wartości pojazdu. W dalszej zaś części uzasadnienia wyroku, Sąd wskazał, że w świetle okoliczności sprawy należało zatem przyjąć, iż skoro przed kolizją były zamontowane części oryginalne to dla przywrócenia stanu sprzed wypadku konieczne jest zamontowanie części oryginalnych. Tym samym, brak jest uzasadnienia dla poglądu strony pozwanej, iż należne w niniejszej sprawie odszkodowanie, ustalone w oparciu o ceny części serwisowych, autoryzowanych przez producenta pojazdu jest ekonomicznie nieuzasadnione. Analogiczne stanowisko zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 21 grudnia 2009 r. w sprawie sygn. akt IV GC 470/09.

Podobną wykładnię zaprezentował Sąd Rejonowy dla Wrocławia - Fabrycznej we Wrocławiu w wyroku z dnia 23 grudnia 2009 r. w sprawie sygn. akt IV GC 845/09. Sąd ten zajął stanowisko, że wysokość odszkodowania w niniejszej sprawie powinna odpowiadać kosztowi naprawy wykonanej przy użyciu nowych oryginalnych części zamiennych z logo producenta

pojazdu. W toku postępowania nie ujawniono bowiem żadnych okoliczności, świadczących o tym, że zamontowane w samochodzie części i podzespoły podlegające wymianie były niefabryczne (nieoryginalne) lub też uszkodzone wcześniej, tj. przed zdarzeniem w dniu 30 sierpnia 2008 r. Należy zauważyć, że zakład ubezpieczeń poprzez dokonanie oględzin pojazdu przed dokonaniem wypłaty odszkodowania dysponuje możliwością ustalenia, jakie części zostały uszkodzone, a więc czy były to części oryginalne, czy też ich zamienniki, a także czy części te były wcześniej naprawiane. Jeżeli w razie sporu zakład ubezpieczeń zgłasza zastrzeżenie w powyższym zakresie, to powinien taką okoliczność udowodnić, gdyż to on w takim wypadku wyciąga skutki prawne (art. 6 k.c.) [...] Jeżeli uszkodzeniu uległy oryginalne części zamienne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu to odszkodowanie winno ustalać się w oparciu o ceny tego rodzaju części. Odszkodowanie może zostać ustalone według cen części alternatywnych tylko wówczas, gdy były to części nieoryginalne lub gdy części te były uprzednio uszkodzone.

Analogicznie, Sąd Okręgowy we Wrocławiu w wyroku z dnia 18 kwietnia 2007 r. w sprawie sygn. akt II Ca 290/07, wskazał, że jeżeli samochód przed uszkodzeniem był wyposażony w części oryginalne, doprowadzenie go do stanu poprzedniego wymaga zamontowania części oryginalnych.

Z kolei Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu w wyroku z dnia 13 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 523/09, zaznaczył, iż za przyjęciem stanowiska, że przy określaniu wysokości odszkodowania należy kierować się cenami części nowych i oryginalnych przemawia przede wszystkim interes osoby poszkodowanej, albowiem oparcie się na wartości tzw. części zamiennych o porównywalnej jakości jest niewątpliwie korzystne jedynie dla ubezpieczycieli. Skoro bowiem w wyniku kolizji komunikacyjnej zniszczeniu ulegają właśnie części oryginalne, to naprawienie szkody mające przecież zmierzać do przywrócenia stanu poprzedniego, urzeczywistnione zostanie w sposób najpełniejszy tylko w razie dokonania naprawy przy użyciu części oryginalnych [...] Nie istnieją przy tym żadne przepisy prawne, z których wynikałby prymat stosowania przy naprawie uszkodzeń samochodu części zamiennych nieoryginalnych [...] Przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję dotyczą wyłącznie zagadnień związanych z ochroną konkurencji na rynku motoryzacyjnym i w żaden sposób nie mogą ograniczać prawa poszkodowanego do uzyskania pełnej rekompensaty poniesionej szkody, tj., przywrócenia do stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu, co wymaga uwzględnienia w procesie likwidacji szkody elementów identycznych z tymi, jakie zostały uszkodzone [...] Zastępowanie występujących uprzednio w samochodzie części oryginalnych częściami nieoryginalnymi jest dopuszczalne, ale pod warunkiem, że poszkodowany wyrazi na to zgodę, bądź w sytuacji, gdy

zastosowanie części oryginalnych będzie ekonomicznie nieuzasadnione, tzn. gdy koszty naprawy przekroczą wartość samochodu przed wypadkiem.

Ten sam Sąd w wyroku z dnia 20 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt VII C 704/10. wskazał dodatkowo, iż prawo poszkodowanego do ustalenia świadczenia odszkodowawczego według cen części oryginalnych znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego – w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 roku (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51).

Kontynuując prezentację orzeczeń sądów powszechnych w omawianym obszarze wskazać należy również na wyrok Sądu Rejonowego w Legnicy z dnia 11 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt VII C 856/10. Sąd ten odnosząc się do uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części wskazał, że zastosowanie do naprawy samochodu nowych, oryginalnych części jest w pełni uzasadnione. W ocenie Sądu samochody, które brały udział w wypadku tracą na wartości mimo naprawy, a jako że celem jest pełne wyrównanie szkody w majątku poszkodowanego, stąd jest on uprawniony do wyboru części zamiennych i ich producenta. Wybór oryginalnych części zamiennych w sposób pełniejszy przywraca rzecz do stanu poprzedniego, jako że zastosowanie nieoryginalnych zamienników w większym stopniu obniży wartość rynkową pojazdu po wypadku. Jedynie w przypadku gdyby koszt naprawy samochodu byłby wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się do różnicy między wartością samochodu sprzed i po wypadku. W dalszej części uzasadnienia wyroku, Sąd Rejonowy w Legnicy zaznaczył także, że powoływanie się przez pozwanego na przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (inkorporującego jednocześnie dyrektywę GVO z dnia 31 lipca 2002 r.) w kontekście tego, że oryginalne części zamienne i części zamienne porównywalnej jakości są tymi samymi jakościowo elementami, nie ma znaczenia dla oceny zasadności roszczenia powoda. Rozporządzenie to ma za zadanie jedynie ograniczyć decyzyjność i wpływ producenta danej marki na strukturę oraz funkcjonowanie rynku produkcji, zbytu części zamiennych, a także na zakres usług naprawy pojazdów. Ma ono wyzwolić zasady wolnego rynku w sektorze produkcji i usług motoryzacyjnych. Dyrektywa GVO nie wprowadza żadnych mechanizmów kontrolnych do jakości części zamiennych, pozostawiając w tym zakresie rolę kontrolną rynkowi.

Stanowisko potwierdzające pełne prawo poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego w oparciu o wyżej przedstawione uzasadnienie zostało zaprezentowane

przez ten sam Sąd także w wyrokach z dnia 13 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt VII C 651/10 i z dnia 3 czerwca 2011 r. w sprawie sygn. akt VII V 583/10.

Uprawnienie poszkodowanego do naprawienia uszkodzonego pojazdu przy użyciu części oryginalnych zostało również potwierdzone przez Sąd Rejonowy w Legnicy z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 12/11 oraz Sąd Rejonowy, Sąd Grodzki w Legnicy w wyrokach z dnia 28 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt VII C 779/09 i z dnia 23 października 2008 r. w sprawie sygn. akt VII Cupr 540/08.

Dalej idąc, w wyroku z dnia 10 marca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 204/08, Sąd Rejonowy Katowice – Zachód w Katowicach podkreślił, że nie można na poszkodowanego przenosić ryzyka zastosowania części pochodzących od innych producentów (tzw. zamienników). Przyrost wartości rzeczy (samochodu) w związku z jego naprawą w oparciu o ceny części oryginalnych nie będzie w tej sytuacji prowadził do obciążenia poszkodowanego obowiązkiem zwrotu nadwyżki wartości. Zwiększenie wartości rzeczy po naprawie można uwzględnić tylko przy wykonaniu napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu sprzed wypadku. Brak jest podstaw do przyjęcia, iż w samochodzie powoda przed wypadkiem wszystkie z części podlegających wymianie na nowe były tzw. zamiennikami, a tylko w takim wypadku można byłoby przyjąć konieczność przyznania kosztów nabycia zamienników w miejsce części pochodzących od producenta.

Analogiczne stanowisko zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 25 stycznia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 1233/07, w wyroku z dnia 1 października 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 165/08/1/Z, w wyroku z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 68/09/1, w wyroku z dnia 6 października 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 323/10 oraz w wyroku z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 472/10.

Natomiast Sąd Rejonowy Katowice – Wschód w Katowicach w wyroku z dnia 9 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt VII GC 636/10/06 oraz w wyroku z dnia 19 stycznia 2011 r. w sprawie sygn. akt VII GC 746/10/06, potwierdzając prawo poszkodowanego do żądania ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta, stwierdził jednocześnie, że ubezpieczyciel nie może uzależniać arbitralnie wysokości kwoty odszkodowania od konieczności wyboru przez poszkodowanego nieoryginalnych części zamiennych przy naprawie uszkodzonego samochodu oraz wyboru zakładu naprawczego.

Kontynuując prezentację orzeczeń sądów powszechnych we wskazanym obszarze, przywołać także należy wyrok Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi z dnia 10

stycznia 2007 r. w sprawie sygn. akt II C 317/06. Sąd w orzeczeniu tym wskazał, że powódka ma prawo do odszkodowania w wysokości, która pozwoliłaby na naprawę pojazdu przy użyciu części oryginalnych. Nie bez znaczenia jest to, że wartość pojazdu zależy nie tylko od jego marki, wyposażenia i okresu eksploatacji, ale i od sposobu utrzymania, a dokonywanie napraw przy użyciu nowych części oryginalnych postrzegane jest powszechnie jako lepsze dbanie o stan auta, niż jego naprawianie przy użyciu części używanych bądź niemających autoryzacji producenta. Naprawa samochodu przy użyciu nowych oryginalnych części zamiennych jest droższa, jednak oczekiwanie pozwanego, że powódka naprawi swój samochód w sposób możliwie najtańszy jest sprzeczne z regułą wyrażoną w przepisie art. 361 k.c.

Ten sam Sąd w innym orzeczeniu – w wyroku z dnia 28 stycznia 2008 r. w sprawie sygn. akt II C 725/06, podobnie wskazał, że uszkodzony dysponował samochodem składającym się z części oryginalnych - takie samochody co do zasady znajdują się w obrocie handlowym. Nikt w tej sprawie nie wykazał, że przed kolizją określone części w samochodzie uszkodzowanego nie były oryginalne. Tym samym należy uznać, że uprawnienie do przywrócenia stanu sprzed wyrządzenia szkody zawiera w sobie możliwość żądania zastąpienia części oryginalnych - oryginalnymi a nieoryginalnych - nieoryginalnymi. Gdyby jednak nawet przyjąć pogląd o dopuszczalności zastępowania części oryginalnych częściami nieoryginalnymi to materiały sprawy nie pozwalają na ustalenie, że nieoryginalne części, które miałyby zostać zamontowane byłyby co najmniej takiej samej jakości jak części oryginalne. Przeciwnie, materiały sprawy wskazują na niemożliwość poczynienia takiego ustalenia. Niezależnie od powyższego, zdaniem Sądu prawo do naprawienia szkody oznacza uprawnienie uszkodzowanego do zastąpienia uszkodzonych części takimi samymi częściami a nie częściami naśladującymi takie części.

W wyroku Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi z dnia 28 kwietnia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 1416/06, Sąd stwierdził, że w toku postępowania nie zostało wykazane, jakie części, które uległy zniszczeniu w czasie kolizji z maja 2006 r. nie były w pełni sprawne lub wcześniej uszkodzone. Z uwagi na niewadliwość tych części uznać trzeba, iż użytkowane byłyby one jeszcze przez długi okres czasu i nie zachodziłaby potrzeba ich wymiany lub naprawy, gdyby nie przedmiotowy wypadek. W tej sytuacji nie można ciężarem przywrócenia do stanu poprzedniego obciążać, choćby w pewnym stopniu, uszkodzowanego [...] Przywrócenie bowiem rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Skoro części uszkodzone w wypadku były wcześniej w pełni sprawne, pełnowartościowe i nie były nadmiernie zużyte, kwalifikując się do użytku jeszcze przez długi czas, to nie można odbierać powodowi prawa do wymiany ich na części nowe i oryginalne, gdyż tylko wtedy będzie on miał pełną gwarancję, że części te będą tak

samo sprawne, niewadliwe i pełnowartościowe, jak części uszkodzone. Nie ma więc uzasadnionych podstaw wyliczania kosztów naprawy w oparciu o ceny części nieoryginalnych. Sąd przyjął jako własne twierdzenie biegłego, że wprawdzie możliwe jest dokonanie naprawy samochodu w oparciu o najtańsze nieoryginalne części zamienne, niemniej jednak przy ich zastosowaniu nie da się przywrócić stanu poprzedniego z uwagi na walory estetyczne i techniczne, za czym przemawia fakt, iż części te nie są takie same, a jedynie porównywalnej jakości. Ceny części oryginalnych są cenami rynkowymi i nie ma podstaw do twierdzenia, że są zawyżone. W tej sytuacji, koszt oryginalnych części nowych stanowi celowy, ekonomicznie uzasadniony wydatek, poniesiony w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej.

Zdaniem zatem powyżej przywołanego Sądu zasadą jest to, że poszkodowany w sytuacji uszkodzenia części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta może żądać ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny tych części. Uprawnienie to aktualizuje się tym bardziej, gdy uszkodzone części były sprawne i nieuszkodzone przed wypadkiem.

Podobne stanowisko i w analogicznej sprawie zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 19 marca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 612/08.

W wyroku Sądu Rejonowego w Ostródzie z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 290/10 zostało zaprezentowane przez Sąd stanowisko, że poszkodowany tak jak ma prawo wybrać autoryzowany zakład naprawczy, który dokona naprawy, tak ma pełne prawo, aby do naprawy tej użyć oryginalnych części zamiennych, nie zaś zamienników. Zamienniki choć podobnie jak części oryginalne muszą spełniać określone warunki, to jednak produkowane są zazwyczaj przez mniej renomowanych producentów, z innego rodzaju materiałów i powszechnie uważane są za części gorszej jakości. Poszkodowany dokonując naprawy może natomiast zastosować oryginalne części, takie jakie zostały użyte do produkcji samochodu. Naprawa pojazdu w autoryzowanej stacji obsługi oznacza *de facto* użycie do naprawy również oryginalnych części zamiennych. Powierając pojazd do naprawy poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy oferującego najtańsze części. Nie sposób zgodzić się z opinią pozwanego, że użycie zamienników uzasadnione było wiekiem pojazdu. Samochód ośmioletni nie jest pojazdem na tyle starym i wysłużonym, aby uzasadnione było wmontowanie do niego jedynie części nieoryginalnych. Powód ma prawo wykorzystać części oryginalne, licząc na to, że ich zastosowanie pozwoli na dłuższe, bezawaryjne, korzystanie z pojazdu, aniżeli w przypadku użycia zamienników. Postępując w ten sposób poszkodowany w żaden sposób nie narusza art. 354 §2 k.c. albowiem zasada minimalizacji szkody, na którą powołuje się pozwany, nie oznacza, że poszkodowany nie otrzyma odszkodowania za naprawę w autoryzowanej stacji obsługi, przy wykorzystaniu oryginalnych części zamiennych.

Analogiczne stanowisko zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 21 marca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 198/10. We wskazanym postępowaniu, Sąd Rejonowy wyraźnie podkreślił, że proces naprawy samochodu powinien polegać na zachowaniu oryginalności uszkodzonych zespołów, podzespołów oraz części.

Dalej idąc, Sąd Okręgowy w Lublinie w wyroku z dnia 14 kwietnia 2011 r. w sprawie sygn. akt II Ca 131/11, przedstawiając swoje stanowisko w sprawie dopuszczalności stosowania części oryginalnych w miejsce uszkodzonych części tego rodzaju, w pierwszej kolejności wskazał, że poszkodowany nie ma obowiązku zakupu części używanych. W opinii Sądu Okręgowego konstatacja taka jest w pełni zrozumiała albowiem oczywistym jest to, że wykorzystanie części używanych, z tzw. „odzysku”, praktycznie zawsze będzie dawać rezultat niepewny z przyczyn technologicznych, przy czym ocena przydatności technicznej takiej części będzie zazwyczaj dla typowego posiadacza pojazdu niemożliwa do przeprowadzenia. Ocenę taką, zdaniem Sądu Okręgowego, odnieść należy także do zamienników, a więc nieoryginalnych części zamiennych pochodzących od wytwórców nieautoryzowanych przez producenta pojazdu. Niewątpliwie tego typu części są częściami nowymi i mogą być stosowane przy naprawie pojazdu mechanicznego. Co do zasady, pomimo istniejącej możliwości, poszkodowany nie ma obowiązku stosowania takich części. Ponadto podstawowym warunkiem ewentualnego uznania, że poszkodowany powinien przy dokonywaniu naprawy wykorzystać zamienniki byłoby wykazanie, że zamienniki te są pod względem jakości i trwałości identyczne jak tzw. części oryginalne. Ciężar dowodu w tym zakresie obciąża wyłącznie zakład ubezpieczeń. W ocenie Sądu Okręgowego poszkodowany nie ma również obowiązku uzgadniania z zakładem ubezpieczeń faktu zakupu części, które następnie zostały użyte przy naprawie pojazdu. Jeżeli istniała możliwość dokonania naprawy pojazdu mechanicznego przy użyciu zamienników, które swą jakością i trwałością odpowiadały częściom pochodzącym od producenta pojazdu to zakład ubezpieczeń powinien co najmniej poinformować o tym poszkodowanego. W przedmiotowej sprawie nie wykazano, by pozwany podjął się tego typu działania. W konsekwencji zatem uznać należy, że poszkodowany miał prawo dokonać naprawy samochodu przy użyciu nowych oryginalnych części zamiennych, a więc, że brak jest podstawy do obniżenia cen części zamiennych zastosowanych przy naprawie do cen tzw. zamienników. Na zakończenie tej kwestii Sąd Okręgowy wskazał, że rolę ogranicznika wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania pełni możliwość zastosowania zasady *compensatio lucri cum damno*, czyli pomniejszenia kwoty odszkodowania z uwagi na zwiększenie wartości rzeczy (samochodu) po naprawie. Z wyjątkiem szczególnych sytuacji użycie do naprawy nowych części nie wpływa z reguły istotnie na wartość samochodu. W konsekwencji pomniejszenia kwoty odszkodowania z



uwagi na zwiększenie wartości rzeczy można dokonać wówczas, gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem, jak też gdyby skutek użycia do naprawy rzeczy uszkodzonej – a już uprzednio częściowo zużytej – nowej, szczególnie wartościowej części zamiennej, wartość naprawionej rzeczy wzrosła w sposób istotny w porównaniu ze stanem istniejącym przed wyrządzeniem szkody. Ciężar udowodnienia takich okoliczności spoczywa wyłącznie na ubezpieczycielu.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych wnioskiem wynikającym z wyżej przywołanego orzeczenia jest to, że jako zasadę należy traktować ustalenie odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych, chyba że ubezpieczyciel udowodni, że części nieoryginalne pod względem jakości i trwałości są identyczne jak części oryginalne. Dodatkowo w ramach zasady współdziałania z wierzycielem winien co najmniej poinformować poszkodowanego o możliwości naprawy pojazdu zamiennikami, które swą jakością i trwałością będą odpowiadały częściom oryginalnym. W przeciwnym razie, pomniejszenie odszkodowania będzie możliwe jedynie w sytuacji, w której chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu sprzed wypadku, jak również, gdyby skutek użycia do naprawy rzeczy uszkodzonej – a już uprzednio częściowo zużytej – nowej, szczególnie wartościowej części zamiennej, wartość naprawionej rzeczy wzrosła w sposób istotny w porównaniu ze stanem sprzed szkody. Ciężar udowodnienia tych okoliczności spoczywa wyłącznie na ubezpieczycielu.

Sąd Rejonowy w Opolu w wyroku z dnia 11 października 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 239/09 wskazał, że zasadne jest przyjęcie kosztów naprawy według cen oryginalnych części zamiennych w autoryzowanej stacji obsługi. Celem postępowania jest przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku. Jeżeli nie wykazano, że uszkodzone części pochodziły z wtórnego rynku zamienników, zasadne jest zastosowanie takich materiałów i takiego sposobu naprawy, aby pojazd w efekcie, pomimo naprawy pozostał w stanie nie pogorszonym. Z kolei ten sam Sąd w wyroku z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 190/09 zajął stanowisko, że powód ma prawo do zwrotu kosztów naprawy w autoryzowanej stacji obsługi i zakupu części oryginalnych, bowiem takie koszty stanowią „odpowiednią sumę pieniężną” w rozumieniu art. 363 §1 k.c. W ocenie Sądu pozwany nie może narzucić poszkodowanemu innej formy odszkodowania polegającej np. na tym, ażeby powód poprzestał na odszkodowaniu w postaci wartości naprawy o średniej wartości.

Dalej idąc, Sąd Okręgowy w Poznaniu w wyroku z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt II Ca 266/10, odnosząc się do uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia

wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, w pierwszej kolejności wyraźnie zaznaczył, że okoliczność, czy do naprawy samochodu powinny zostać użyte nowe, oryginalne części, czy też ich zamienniki dostarczone przez innych producentów, nie należy do zakresu wiedzy specjalnej – jest to kwestia prawa, którą winien rozstrzygnąć Sąd [...] W ocenie Sądu Okręgowego faktem powszechnie znanym jest okoliczność, że tzw. zamienniki ze stosowanymi certyfikatami pod względem wartości użytkowej są równoważne oryginalnym częściom zamiennym dostarczonym przez producenta i nie mają (negatywnego lub pozytywnego) wpływu na funkcjonowanie samochodu po naprawie. Rzecz jednak w tym, że części oryginalne pochodzące od producenta posiadają nadto wartość nieużytkową związaną z marką producenta i np. pod względem lepszej opinii na rynku oraz warunków gwarancyjnych tych części mogą przewyższać owe zamienniki. [...] Sąd Okręgowy stoi na stanowisku, że przywrócenie stanu pierwotnego polega nie tylko na formalnym przywróceniu pierwotnego stanu używalności i sprawności samochodu, ale też na osiągnięciu tego celu aby w samochodzie znajdowały się takie same części jak przed wypadkiem. Jeżeli zatem w samochodzie przed wypadkiem zamontowane były oryginalne części producenckie, zakres odszkodowania obejmuje koszt takich właśnie części, a nie zamienników. W dalszej części uzasadnienia wyroku Sąd Okręgowy wskazał, że poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania warsztatu, który dostarczy mu tanich części zamiennych, czy wręcz najtańszych – ma on prawo wybrać taki warsztat, do którego ma zaufanie, w tym co oczywiste, Autoryzowany Serwis Obsługi korzystający z domniemania rzetelnego świadczenia usług naprawczych. Wybór ten jest niezależny od tego, czy w ASO koszt dostarczonych do naprawy części oraz koszt robocizny jest wyższy niż w innych warsztatach. [...] Poszkodowany właściciel samochodu nie musi więc dokonywać weryfikacji cen usług i części świadczonych w poszczególnych warsztatach. Poszkodowany ma przy tym możliwość zastosowania części oryginalnych, dostarczonych przez producenta, jeżeli takie części były zamontowane w uszkodzonym samochodzie. Zastosowanie tzw. zamienników jest opcjonalnie, co oznacza, że nie można narzucić poszkodowanemu właścicielowi samochodu, aby takich właśnie części użył. Wybór w tym zakresie jest każdorazowo uzależniony od jego decyzji. Sąd Okręgowy w Poznaniu w niniejszym postępowaniu wskazał także, że powołane przez pozwanego rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję pozostaje bez wpływu na pogląd Sądu co do zasad ustalania odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych w sytuacji, gdy uszkodzony pojazd mechaniczny posiadał części oryginalne. Istota regulacji tego aktu prawnego przejawia się w zakazie narzucania przedsiębiorcom i konsumentom

korzystania z części oryginalnych producenckich, nie dotyczy natomiast sposobu obliczania odszkodowania osobom poszkodowanym w wypadku samochodowym z tytułu odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Oczywistym jest zatem, że konsument ma prawo wyboru części spośród części producenckich i zamienników, nie można natomiast narzucić mu takiego wyboru.

Sąd Rejonowy Poznań – Stare Miasto w Poznaniu w wyroku z dnia 14 kwietnia 2011 r. w sprawie sygn. akt XII C 1211/10, podkreślił, że w pełni uzasadnione jest ustalenie wysokości odszkodowania w wariantcie zastosowania części pochodzących z sieci sprzedaży producenta. Użycie takich części najlepiej realizuje funkcję odszkodowania polegającą na umożliwieniu poszkodowanemu przywrócenie samochodu do stanu sprzed zdarzenia wywołującego szkodę. Stan naprawionego za pomocą części oryginalnych samochodu będzie najbardziej zbliżony do stanu pojazdu sprzed kolizji. Brak jest również przesłanek obligowania poszkodowanego do użycia alternatywnych części zamiennych, niezależnie od ich jakości, z tego jedynie powodu, iż są one tańsze od oryginalnych. Wbrew twierdzeniom pozwanego, przyznanie odszkodowania uwzględniającego wartość części oryginalnych nie prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. Pozwala natomiast na naprawienie samochodu w sposób najbardziej zbliżony do samochodu bezwypadkowego. Źródłem bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego byłoby dopiero użycie do naprawy części zamiennych produkowanych na specjalne zamówienie, z rzadkich materiałów, w krótkich seriach lub wersjach specjalnych bądź będących ulepszeniem wersji seryjnej auta, o ile takowe nie były zamontowane w pojeździe przed szkodą.

W ocenie Sądu Rejonowego w Chełmie wyrażonej w wyroku z dnia 23 marca 2008 r. w sprawie sygn. akt C 145/10, przepis art. 363 §1 k.c. daje prawo poszkodowanemu do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, co zdaniem Sądu, wymaga uwzględnienia w procesie likwidacji szkody elementów identycznych z tymi, jakie zostały uszkodzone. Decyzja poszkodowanego o naprawie pojazdu częściami oryginalnymi jest jego prawem wynikającym z zasady pełnego odszkodowania zawartej w art. 361 §2 k.c. Zastępowanie występujących uprzednio w pojeździe części oryginalnych częściami alternatywnymi jest dopuszczalne, ale pod warunkiem, że poszkodowany wyraził na to zgodę. Nie ma natomiast podstawy prawnej, aby ubezpieczyciel narzucał poszkodowanemu jakich części (alternatywnych) ma użyć do naprawy. Analogiczne stanowisko zajął również ten sam Sąd w wyroku z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 145/10.

Sąd Rejonowy w Chełmie w zaprezentowanych powyżej orzeczeniach zajął więc stanowisko, że jeżeli uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu to odszkodowanie winno zostać co do zasady ustalone w oparciu o ceny

części oryginalnych. Odstępstwo od tej reguły jest możliwe, jeżeli poszkodowany wyrazi zgodę na zastosowanie cen części alternatywnych.

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy w wyroku z dnia 16 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 201/10, wskazał, że kryteria doboru części zamiennych powinny zagwarantować przywrócenie pojazdu do stanu przed powstaniem szkody z zachowaniem bezpieczeństwa trwałości, niezawodności i estetyki jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. W ocenie Sądu naprawa dokonana z wykorzystaniem części alternatywnych nie gwarantuje spełnienia tego warunku. Powyższa konstatacja Sądu Rejonowego w Bydgoszczy została sformułowana na tle stanu faktycznego, w którym powód (poszkodowany) domagał się ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, ponieważ przed powstaniem szkody pojazd mechaniczny posiadał tego rodzaju części.

Analogiczne stanowisko Sąd Rejonowy w Bydgoszczy i na tle podobnych stanów faktycznych (tj. sporu, czy poszkodowany może żądać ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe) zajął w wyroku z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt. VIII GC 199/10, w wyroku z dnia 16 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 196/10, w wyroku z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 154/10, w wyroku z dnia 29 grudnia 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 204/10, wyroku z dnia 24 października 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 497/10, w wyroku z dnia 30 czerwca 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 206/10 oraz w wyroku z dnia 1 marca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 889/09.

Również Sąd Okręgowy w Bydgoszczy w wyroku z dnia 16 października 2008 r. w sprawie sygn. akt II Ca 431/08, stanął na stanowisku, że jeżeli w pojeździe były zamontowane części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu to ubezpieczyciel nie jest uprawniony do przyjęcia w swoim systemie kosztorysowym rozliczenia szkody z uwzględnieniem części zamiennych niepochodzących od producenta danej marki.

W wyroku Sądu Rejonowego w Świnoujściu z dnia 15 grudnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 252/08, Sąd ten w pierwszej kolejności podkreślił, że nie sposób podzielić stanowiska pozwanego, że zastosowanie do naprawy samochodu powoda części nowych oryginalnych mogłoby spowodować bezpodstawne wzbogacenie się powoda. Wskazać należy, że wypłata odszkodowania ma stanowić dla powoda rekompensatę za doznany uszczerbek majątkowy. Z treści opinii biegłego sądowego, a przemawiają za tym również zasady logiki i doświadczenia życiowego, wynika iż zastosowanie do naprawy części nowych oryginalnych nie spowoduje zwiększenia wartości samochodu po naprawie. [...] Nie do przyjęcia jest stanowisko pozwanego,

że przy kalkulacji kosztów naprawy powinny zostać uwzględnione ceny części samochodowych używanych lub nieoryginalnych tzw. zamienników. Sąd stoi na stanowisku, iż to do poszkodowanego powinna należeć decyzja co do tego jakiego charakteru części zostaną zastosowane przy naprawie. [...] Zdaniem Sądu nie sposób uznać, aby naprawa samochodu z użyciem części nowych oryginalnych była nieuzasadniona ekonomicznie wyłącznie tylko z tego powodu, że istnieje potencjalna możliwość skorzystania z części alternatywnych (używanych, nieoryginalnych). Ponadto zauważyć należy, że brak jest regulacji prawnych wprowadzających procedury administracyjne potwierdzające jakość części samochodowych (np. konieczność uzyskania certyfikatów czy audytów) [...] Nietrafnym jest również powoływanie się przez pozwanego na treść przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję. Celem tego aktu prawnego było stworzenie warunków większej konkurencyjności na rynku producentów części samochodowych, jego zapisy nie mają żadnego wpływu na wskazane powyżej zasady ustalania wysokości odszkodowania należnego właścicielowi pojazdu samochodowego.

Zdaniem Sądu Rejonowego w Słupsku wyrażonym w uzasadnieniu wyroku z dnia 21 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt IX C 214/09, skoro odszkodowanie nie jest uzależnione od faktu dokonania naprawy pojazdu i wykazania faktycznie poniesionych kosztów, to nie ma podstaw, by przyjąć, że jego miernikiem powinny być ceny części zamiennych pochodzących spoza zakładów autoryzowanych. Podkreślić należy, iż pozwany nie wykazał, aby samochód poszkodowanego w momencie szkody nie posiadał oryginalnych, zamontowanych przez producenta części. Tym samym przywrócenie go do stanu poprzedniego wymaga wymiany uszkodzonych części i materiałów na takie, których montaż w samochodzie dopuszcza jego producent.

Podobne stanowisko w analogicznych sprawach i dotyczących uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części, zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 30 października 2008 r. w sprawie sygn. akt IX C 145/08, w wyroku z dnia 5 grudnia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 107/08, w wyroku z dnia 14 października 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 21/09, w wyroku z dnia 27 października 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 2/09, w wyroku z dnia 7 stycznia 2010 r. w sprawie sygn. akt IX C 215/09, w wyroku z dnia 13 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt IX C 354/10 i w wyroku z dnia 2 czerwca 2011 r. w sprawie sygn. akt IX C 205/10.

W wyroku z dnia 18 listopada 2008 r. w sprawie sygn. akt V GC 255/08, Sąd Rejonowy w Dąbrowie Górniczej wskazał, że powołane przez pozwanego rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję nie stanowi podstawy do obliczania odszkodowania według cen części zamiennych o porównywalnej jakości wówczas, gdy do naprawy użyto części oryginalnych, lecz stanowi podstawę wyboru przez poszkodowanego, bądź części oryginalnych, bądź części zamiennych o porównywalnej jakości. Jeżeli do naprawy użyto części oryginalnych odszkodowanie obliczane jest przy uwzględnieniu cen części oryginalnych. Jedynie wówczas, gdy uszkodzeniu uległa część nie będąca częścią oryginalną przy obliczaniu odszkodowania należy uwzględnić ceny części zamiennych o porównywalnej jakości.

Analogiczne stanowisko zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 8 lipca 2008 r. w sprawie sygn. akt V GC 55/08.

Sąd Rejonowy w Mysłowicach w wyroku z dnia 6 lipca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 465/08, odnosząc się do stanowiska strony pozwanej o pełnej dopuszczalności zastępowania uszkodzonych części oryginalnych częściami nieoryginalnymi, gdyż tego rodzaju części również przywróca pojazd do stanu technicznej używalności wskazał, że pozwany stracił z pola widzenia zasadniczą funkcję odszkodowania określoną treścią art. 361 §2 k.c. Nie ma ono bowiem na celu przywrócenia wyłącznie wartości estetycznych i technicznych pojazdu, ale odtworzenie jego wartości sprzed zdarzenia. W tym kontekście użyte do naprawy części zamienne mają zasadnicze znaczenie, bowiem ich zamontowanie ma przyczynić się nie tylko do odzyskania sprawności pojazdu, ale także do odtworzenia jego wartości. Hołdując powyższemu stanowisku Sąd uznał, iż poszkodowany ma pełne prawo do żądania ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu.

Natomiast Sąd Rejonowy w Bochni w wyroku z dnia 30 grudnia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 42/08, wyraźnie zaznaczył, że odszkodowanie ze swej natury ma przywrócić równowagę w majątku osoby poszkodowanej. A więc wypłacone odszkodowanie powinno zapewnić możliwość przywrócenia uszkodzonej rzeczy takich właściwości jakie miała ona przed tym zdarzeniem. Taki zaś stan rzeczy można osiągnąć jedynie wtedy, gdy do naprawy uszkodzonej rzeczy używane są oryginalne części zamiennie. Tylko one bowiem dają pewność, że uszkodzona część będzie zastąpiona taką częścią, która ma takie same właściwości, jak ta przed uszkodzeniem. Rozliczanie szkody w samochodach uszkodzonych w wypadkach przy uwzględnieniu tzw. zamienników, czy też używanych części należy uznać co do zasady za niedopuszczalną praktykę, nie prowadzi ona bowiem do przywrócenia stanu samochodu do tego

jaki istniał przed dniem kolizji [...] Wynagrodzenie szkody według art. 363 §1 k.c. powinno zostać ukształtowane na takim poziomie, aby pozwoliłoby przywrócić samochód do stanu poprzedniego. Zatem, skoro uszkodzeniu uległy oryginalne części to do naprawy powinny zostać użyte analogiczne części. Zauważyć bowiem należy, że po to kupuje się odpowiedniej klasy samochód, aby jego jakość była odpowiednia. Jeżeli zatem ktoś zniszczy daną rzecz to odszkodowanie powinno wystarczyć na zakup takiej samej rzeczy, a nie rzeczy stanowiącej jedynie substytut zniszczonej. W dalszej części uzasadnienia, Sąd Rejonowy w Bochni dopuścił zastępowanie występujących uprzednio w pojeździe części oryginalnych częściami alternatywnymi, ale pod bezwzględnym warunkiem, że poszkodowany wyrazi na to zgodę. Narzucanie zaś z góry przez ubezpieczyciela naprawy pojazdu z użyciem części alternatywnych jest działaniem nieprawnym, w wyniku którego zobowiązanie wobec poszkodowanego nie zostaje spełnione. Prawo poszkodowanego do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego zawarte w art. 363 §1 k.c. jest równoznaczne z obowiązkiem uwzględniania w procesie likwidacji szkody elementów identycznych z tymi, jakie zostały uszkodzone, chyba że poszkodowany wyrazi zgodę na zastosowanie tańszych części (zamienników) proponowanych przez zakład ubezpieczeń.

Wykładnia Sądu Rejonowego w Bochni treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. w zakresie uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych została w pełni zaaprobowana przez Sąd Okręgowy w Tarnowie w wyroku z dnia 14 maja 2009 r. w sprawie sygn. akt I Ca 81/09.

W wyroku z dnia 17 września 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 826/07, Sąd Rejonowy Gdańsk – Południe w Gdańsku nie zgodził się z twierdzeniem pozwanego ubezpieczyciela, że powód powinien zastosować części alternatywne, chyba że udowodni, iż użycie nowych, oryginalnych było celowe i konieczne, a Sąd przy ustalaniu wysokości odszkodowania winien odliczyć od ceny rzeczy nowej kwotę odpowiadającą stopniowi zużycia rzeczy. Sąd stwierdził, że części nieoryginalne nie gwarantują tej samej jakości co oryginalne części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a ponadto prowadzą do znacznego zaniżenia wartości handlowej pojazdu po naprawie, co stoi w oczywistej sprzeczności z założeniem, iż kwota odszkodowania ma stanowić wyrównanie uszczerbku majątkowego. Prawo poszkodowanego do użycia w naprawie pojazdu mechanicznego części oryginalnych, Sąd Rejonowy wyprowadził również z orzeczeń Sądu Najwyższego - z wyroku z dnia 5 listopada 1980 r. (III CRN 223/80, OSCN 1981/10/186) oraz z wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64), w których to Sąd Najwyższy podkreślił, iż, nabywca, który kupuje części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu nie ma obowiązku

poszukiwania sprzedawcy oferującego go najtaniej, jak również nie ma obowiązku zakupu części używanych.

Natomiast ten sam Sąd w wyroku z dnia 27 listopada 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 707/09, po rozpoznaniu powództwa o zapłatę odszkodowania ustalonego w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, wskazał, że powód niewątpliwie był uprawniony do naprawy pojazdu przy użyciu takich samych elementów, a jednocześnie do faktycznego przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Za przyjęciem części oryginalnych przemawiał w pierwszej kolejności fakt, że uszkodzony samochód wyposażony był w oryginalne części, po drugie w świetle całokształtu materiału dowodowego brakowało jakichkolwiek podstaw do przyjęcia, iż naprawa pojazdu przy użyciu oryginalnych części zamiennych okazałaby się nieuzasadniona lub by wskutek ich użycia wartość uszkodzonego pojazdu wzrosła, a poszkodowany stał się bezpodstawnie wzbogacony.

Z kolei w wyroku z dnia 24 czerwca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 795/08 i w wyroku z dnia 28 października 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 645/10, Sąd Rejonowy Gdańsk – Północ w Gdańsku wskazał, że brak jest przepisu statuującego nakaz stosowania innych części niż oryginalne w celu likwidacji szkody. Uprawnienie to jest tylko i wyłącznie zależne od poszkodowanego. Oczywiście nie oznacza to dowolności w ustaleniu cen tych części – wyznacznikiem są tutaj podobnie jak w przypadku ustalania stawek za robociznę, średnie ceny przyjęte w obrocie. Sąd ten, w pierwszym z przywołanych orzeczeń wyraźnie także podkreślił, że stanowisko pozwanego, iż naprawa powinna zostać dokonana przy użyciu części zamiennych nieoryginalnych – pochodzących od innych producentów niż producent samochodu, nie zasługuje na uwzględnienie. Użycie części zamiennych tzw. nieoryginalnych nie doprowadziłoby do pełnego naprawienia szkody i mogłoby dodatkowo zmniejszyć wartość samochodu poszkodowanego.

W wyroku Sądu Rejonowego w Zabrze z dnia 29 lipca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 306/08, podkreślone zostało, że osoba poszkodowana w kolizji drogowej nie ma obowiązku poszukiwać na rynku zamienników uszkodzonych elementów, czy sprzedawcy oferującego je najtaniej. W niniejszej sprawie brak było podstaw do przyjęcia, że uszkodzone części samochodu były zamiennikami. Dlatego też uznać należało, że brak było podstaw do zmuszania powoda do użycia przy naprawie samochodu zamienników, o bez wątpienia niższym standardzie, zamiast części oryginalnych, fabrycznie nowych. Podobnie wypowiedział się ten sam Sąd w wyroku z dnia 23 czerwca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 305/08.

Również Sąd Rejonowy w Malborku w wyroku z dnia 14 lutego 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 221/10, zajął stanowisko o pełnym prawie poszkodowanego do ustalenia świadczenia



odszkodowawczego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Zdaniem Sądu powód dokonując naprawy miał pełne prawo do zastosowania części zarówno nowych, jak i oryginalnych. Użycie części nieoryginalnych naruszałoby podstawową zasadę odszkodowawczą, czyli zasadę przywrócenia stanu sprzed szkody. Nadmieniał także, iż tzw. zamienniki poza niższą wartością rynkową, mają częstokroć niższe walory użytkowe, inną trwałość. Zdaniem Sądu Rejonowego w Malborku taki sposób rozumienia szkody znajduje również oparcie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, w szczególności w wyroku SN z dnia 20 października 1972 r. (CR 435/72, OSNC 1973/6/111) oraz w wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64).

W świetle natomiast stanowiska Sądu Rejonowego w Przemyślu z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 488/10, ubezpieczyciel winien wypłacić kwotę odpowiadającą zakupowi nowych, oryginalnych części, bez jakichkolwiek potrąceń. Prawo do wykonania naprawy z zastosowaniem części oryginalnych, zdaniem Sądu Rejonowego, w pełni potwierdził Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 24 lutego 2006 r. (III CZP 91/05). Ubezpieczyciel może jedynie zasygnalizować możliwość zastosowania alternatywnych zamienników, a ich zastosowanie wymaga zgody poszkodowanego. Skoro powód nie wyraził zgody na zastosowanie zamienników to jest uprawniony do domagania się, aby w jego samochodzie zostały zamontowane części oryginalne. Należy również wskazać, iż powód nie miał obowiązku poszukiwania części najtańszych (orzeczenie SN z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64). Na marginesie należy wskazać, iż ubezpieczyciel nie może ingerować w wysokość kosztów naprawy pojazdu, które zostały faktycznie poniesione, nawet gdyby były one wyższe niż przeciętne stawki stosowane przez pozwanego przy tzw. likwidacji szkód komunikacyjnych (uchwała SN z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51).

Podobnie, Sąd Rejonowy w Prudniku w wyroku z dnia 24 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 160/10, podkreślił, że stanowisko o dopuszczalności żądania przez poszkodowanego odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych potwierdza orzecznictwo Sądu Najwyższego, w którym stwierdza się, że poszkodowany nabywający części zamienne nie ma obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego zamienniki po najniższych cenach.

Sąd Rejonowy w Wałbrzychu w wyroku z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 875/10, odnosząc się do zasadności żądania pozwanego o zasądzenie świadczenia odszkodowawczego ustalonego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego, w pierwszej kolejności wskazał, że przebieg postępowania dowodowego nie pozwala na przyjęcie, że naprawa dotyczyć będzie uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem. Takie ustalenie mogłoby

ewentualnie prowadzić do wniosku, że zastosowanie części nowych i oryginalnych części zamiennych doprowadzi do wzbogacenia powoda. Dalej wskazać należy, za pełnomocnikiem powoda, że powód dysponuje samochodem składającym się z części oryginalnych i takie samochody, co do zasady znajdują się w obrocie handlowym. Naprawienie szkody oznacza wprowadzenie w miejsce części uszkodzonych, takich samych części. Dodatkowo należy wskazać, że zasady doświadczenia życiowego pozwalają na przyjęcie, że już sama ingerencja w pojazd mechaniczny w postaci naprawy nie mającej charakteru naprawy eksploatacyjnej prowadzi do spadku wartości handlowej pojazdu. W ocenie Sądu brak jest podstaw, aby powód szukał na rynku zamienników, których wartość miała być niższa niż wartości części oryginalnych. Ponadto w takim przypadku zasady doświadczenia życiowego nakazują przyjąć, że inny rodzaj części niż część oryginalna nie daje gwarancji właściwej współpracy z pozostałymi oryginalnymi częściami zamontowanymi w pojeździe. Zasady doświadczenia życiowego wskazują także, że produkt o niższej cenie, jest gorszej jakości niż produkt o cenie wyższej.

Na zakończenie opisu orzeczeń sądów powszechnych, w których to sądy opowiedziały się za pełnym prawem poszkodowanego do żądania ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, Rzecznik Ubezpieczonych pragnie również zwrócić uwagę na treść wyroku Sądu Rejonowego w Nowej Soli z dnia 25 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 337/09. Sąd ten prezentując swój wywód prawny na temat podstawy i zasad odpowiedzialności za szkodę komunikacyjną wskazał, iż uprawnienie poszkodowanego do naprawienia szkody w oparciu o części oryginalne znajduje uzasadnienie w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Zdaniem Sądu w szczególności z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51) wyłania się ogólna myśl, że poszkodowany ma możliwość żądania zwrotu kosztów, jakie musi wydatkować u wybranego przez niego sprzedawcy części zamiennych lub wykonawcy usług mechanicznych, tak aby przywrócić samochód do stanu używalności technicznej istniejącej przed wyrządzeniem szkody. Sąd Rejonowy stwierdził, iż w swoim orzecznictwie Sąd Najwyższy wskazuje, iż przyjęcie przeciętnych cen usług lub zastosowanie części niepełnowartościowych w sytuacji, gdy uszkodzono części oryginalne, nie kompensowałyby poniesionej przez poszkodowanego szkody. Stąd poszkodowany ma prawo żądać zwrotu kosztów zakupu nowych oryginalnych (serwisowych) części, nawet jeśli uszkodzone oryginalne części były częściami używanymi przez cały okres eksploatacji samochodu. Należy bowiem pamiętać, iż żądanie naprawienia szkody jest limitowane jej celowością i ekonomiczną zasadnością. W sytuacji, gdy koszty naprawy samochodu nie przekraczają wartości samochodu przed wypadkiem, wówczas

przywrócenie stanu poprzedniego nie pociąga za sobą dla poszkodowanego nadmiernych kosztów. Dopóki koszty naprawy samochodu nie przewyższają wartości samochodu, dopóty poszkodowany może żądać jego naprawienia. W dalszej części uzasadnienia Sąd Rejonowy w Nowej Soli wskazał, że przyjęcie wniosku, zgodnie z którym poszkodowany ma obowiązek poszukiwać nieoryginalnych części lub używanych części serwisowych, po to aby zminimalizować wydatki na naprawę uszkodzonego pojazdu, nie tylko nie znajduje uzasadnienia w przepisach kodeksu cywilnego, co pozostaje z nimi w oczywistej sprzeczności. Należy bowiem pamiętać, iż dolegliwości jakie poszkodowany zmuszony jest ponieść w następstwie wyrządzenia szkody winny zostać maksymalnie ograniczone.

Analogiczne, kierunkowe stanowisko potwierdzające prawo poszkodowanego do żądania ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany nowe, Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował także w następujących wyrokach sądów powszechnych:

- 1) w wyroku Sądu Rejonowego w Elblągu z dnia 28 lipca 2010 r. w sprawie sygn. akt IX 156/10;
- 2) w wyroku Sądu Okręgowego w Grudziądzu z dnia 29 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 553/08;
- 3) w wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 13 listopada 2009 r. w sprawie sygn. akt VII Ga 137/09;
- 3) w wyroku Sądu Rejonowego w Dzierżonowie z dnia 6 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 206/08;
- 4) w wyroku Sądu Rejonowego w Będzinie z dnia 28 września 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 475/09;
- 5) w wyroku Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi z dnia 20 października 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 609/08;
- 6) w wyroku Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi z dnia 4 listopada 2009 r. w sprawie sygn. akt IC 516/07;
- 7) w wyroku Sądu Rejonowego dla Łodzi – Widzewa w Łodzi z dnia 8 stycznia 2010 r., w sprawie sygn. akt II C 190/09;
- 8) w wyroku Sądu Rejonowego w Przemyślu z dnia 18 stycznia 2010 r. w sprawie sygn. akt I 337/09;
- 9) w wyroku Sądu Rejonowego w Siedlcach z dnia 25 kwietnia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 161/07;
- 10) w wyroku Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi z dnia 8 września 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 347/09;
- 11) w wyroku Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 227/09;
- 12) w wyroku Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi z dnia 27 marca 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 930/06;
- 13) w wyroku Sądu Rejonowego w Gnieźnie z dnia 9 czerwca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 521/10;
- 14) w wyroku Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt. VII GC 708/20 upr.;
- 15) w wyroku Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 22 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 707/10 upr.;
- 16) w wyroku Sądu Rejonowego we Włocławku z dnia 30 grudnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C

477/09; 17) w wyroku Sądu Rejonowego w Ropczycach z dnia 23 października 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 29/09; 18) w wyroku Sądu Rejonowego w Ropczycach z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 23/10; 19) w wyroku Sądu Rejonowego w Radomiu z dnia 6 sierpnia 2008 r. w sprawie sygn. akt VII C 55/08; 20) w wyroku Sądu Rejonowego w Radomiu z dnia 1 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 20/09; 21) w wyroku Sądu Rejonowego w Tychach z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt VI GC 84/10/4; 22) w wyroku Sądu Rejonowego w Tychach z dnia 7 października 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 137/09; 23) w wyroku Sądu Rejonowego w Wałbrzychu z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 570/10; 24) w wyroku Sądu Rejonowego w Miastku z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 45/10; 25) w wyroku Sądu Rejonowego w Świebodzinie z dnia 27 stycznia 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 174/10; 26) w wyroku Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 4 marca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 1246/10; 27) w wyroku Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 25 maja 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 995/10; 28) w wyroku Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 1 czerwca 2006 r. w sprawie sygn. akt I C 172/05; 29) w wyroku Sądu Rejonowego w Lublinie z dnia 3 lutego 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 1/08; 30) w wyroku Sądu Okręgowego w Częstochowie z dnia 5 kwietnia 2007 r. w sprawie sygn. akt VI Ca 103/07; 31) w wyroku Sądu Rejonowego w Busku-Zdroju z dnia 14 lutego 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 50/10; 32) w wyroku Sądu Rejonowego w Jaworze z dnia 10 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 118/10; 33) w wyroku Sądu Rejonowego w Jaworze z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 78/10; 34) w wyroku Sądu Rejonowego w Jaworze z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 74/10; 35) w wyroku Sądu Rejonowego w Oleśnicy z dnia 5 kwietnia 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 112/10; 36) w wyroku Sądu Rejonowego w Oleśnicy z dnia 23 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C-upr 67/10; 37) w wyroku Sądu Rejonowego w Żywcu z dnia 2 września 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 94/10; 38) w wyroku Sądu Rejonowego w Bochni z dnia 9 grudnia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 84/08; 39) w wyroku Sądu Rejonowego w Bochni z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 309/10; 40) w wyroku Sądu Rejonowego w Kielcach z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 263/10; 41) w wyroku Sądu Rejonowego w Wieluniu z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 28/10; 42) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 2 lutego 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 448/09; 43) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 17 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 822/10; 44) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 722/10; 45) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 19 kwietnia 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 938/10; 46) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 13 sierpnia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 373/08; 47) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 5 listopada 2008 r. w

sprawie sygn. akt I C 153/08; 48) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 17 września 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 826/07; 49) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Południe w Gdańsku z dnia 30 maja 2007 r. w sprawie sygn. akt I C 1885/06; 50) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Północ w Gdańsku z dnia 26 września 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 147/08; 51) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Północ w Gdańsku z dnia 26 września 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 872/08; 52) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Północ w Gdańsku z dnia 18 sierpnia 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 1125/07; 53) w wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk – Północ w Gdańsku z dnia 7 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 1045/10; 54) w wyroku Sądu Rejonowego Katowice – Wschód w Katowicach z dnia 19 lutego 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 1441/07/6; 55) w wyroku Sądu Rejonowego Katowice – Wschód w Katowicach z dnia 29 grudnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 300/10/1; 56) w wyroku Sądu Rejonowego Katowice – Wschód w Katowicach z dnia 11 października 2007 r. w sprawie sygn. akt I C 303/7/5; 57) w wyroku Sądu Rejonowego Katowice – Wschód w Katowicach z dnia 19 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt VII GC 649/10/3; 58) w wyroku Sądu Rejonowego Katowice – Wschód w Katowicach z dnia 15 września 2010 r. w sprawie sygn. akt VII GC 603/10/6; 59) w wyroku Sądu Rejonowego Katowice – Zachód w Katowicach z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 68/09/2; 60) w wyroku Sądu Rejonowego w Złotoryi z dnia 20 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 46/10; 61) w wyroku Sądu Rejonowego w Ząbkowicach Śląskich z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 74/98; 62) w wyroku Sądu Rejonowego w Aleksandrowie Kujawskim z dnia 8 lutego 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 26/09; 63) w wyroku Sądu Rejonowego w Tczewie z dnia 15 lipca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 60/10; 64) w wyroku Sądu Rejonowego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 4 lutego 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 439/08; 65) w wyroku Sądu Rejonowego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 30 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 1031/09; 66) w wyroku Sądu Rejonowego w Zabrze z dnia 7 października 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 239/09; 67) w wyroku Sądu Rejonowego w Zabrze z dnia 6 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 235/08; 68) w wyroku Sądu Rejonowego w Gryfinie z dnia 21 grudnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 185/08; 69) w wyroku Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie sygn. akt I C upr 753/10; 70) w wyroku Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu z dnia 19 maja 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 366/07; 71) w wyroku Sądu Rejonowego w Chodzieży z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt XVI C-upr 159/09; 72) w wyroku Sądu Rejonowego w Chodzieży z dnia 25 sierpnia 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 60/09; 73) w wyroku Sądu Rejonowego w Łomży z dnia 15 października 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 118/08; 74) w wyroku Sądu Rejonowego w Łomży z dnia 22 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 217/10; 75) w wyroku Sądu Rejonowego w Łomży z dnia 3 marca 2009 r. w sprawie

sygn. akt I C 308/08; 76) w wyroku Sądu Rejonowego w Łomży z dnia 1 czerwca 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 298/09; 77) w wyroku Sądu Rejonowego w Przemyślu z dnia 8 października 2010 r., w sprawie sygn. akt I C 150/10; 78) w wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy Śródmieście w Warszawie z dnia 20 stycznia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 627/08; 79) w wyroku Sądu Rejonowego w Koninie z dnia 1 lipca 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 171/98.

Z treści powyżej przywołanych wyroków sądów powszechnych i dokonanej przez te sądy wykładni treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. w zakresie uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia świadczenia odszkodowawczego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, można wyprowadzić pewne wnioski o charakterze ogólnym i jednocześnie wspólnym dla zaprezentowanej linii orzecznictwa:

Przede wszystkim naprawienie szkody w oparciu o części oryginalne lub alternatywne w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu i przyjęcie określonej koncepcji na czym ma polegać w takiej sytuacji restytucja przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej nie jest kwestią oceny faktycznej, ale zagadnieniem dotyczącym wykładni treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. Wymaga właściwego zastosowania przepisów prawa, które wyłącznie należy do sądu. Oczywiście proces powyższej wykładni może, a niekiedy powinien być poprzedzony zasięgnięciem informacji wymagających wiadomości specjalnych, ustaleniem za pomocą biegłego niezależnego rzeczoznawcy okoliczności mogących mieć istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy – tj. jakiego rodzaju części uległy uszkodzeniu w pojeździe (oryginalne, czy nieoryginalne), czy należy je wymienić na nowe, czy można poprzestać na ich naprawie, czy ceny części zamiennych wskazane w kosztorysie to ceny części oryginalnych, czy też nieoryginalnych, wreszcie, czy ceny przyjęte w kosztorysie to ceny rynkowe oraz czy zastosowanie części określonego rodzaju doprowadzi do istotnego wzrostu wartości pojazdu w porównaniu do stanu sprzed szkody, czy też nie.

Rozmiar szkody musi uwzględniać faktyczne uszkodzenia pojazdu. Każdorazowo należy ustalać jakie części zostały uszkodzone, czy części oryginalne, czy też nieoryginalne. Ustalenia w tym zakresie rzutują następnie na ocenę jakie części można lub należy zamontować w uszkodzonym wskutek wypadku pojeździe (art. 361 §1 k.c.). Dolegliwości jakie poszkodowany zmuszony został ponieść w następstwie wyrządzenia szkody winny bowiem zostać maksymalnie ograniczone. Restytucja przez świadczenie pieniężne, o której mowa w art. 363 §1 k.c. i kompensacyjna funkcja odszkodowania (art. 361 §2 k.c.) nie oznacza tylko przywrócenie wyłącznie jakiegokolwiek użyteczności technicznej pojazdu, ale również stworzenie takiego stanu,

który w przybliżony sposób zaspakajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby poszkodowanego. Kryteria zatem doboru części zamiennych powinny zagwarantować przywrócenie pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wypadkiem i pod każdy względem - z zachowaniem bezpieczeństwa, trwałości, niezawodności i estetyki, ale także odtworzenie wartości pojazdu mechanicznego. Naprawa pojazdu powinna być przeprowadzona zgodnie z technologią przewidzianą przez jego producenta, w sposób gwarantujący bezpieczeństwo późniejszej eksploatacji i skuteczność wykonanych operacji, a także możliwie najpełniej niwelować ubytek wartości handlowej pojazdu mechanicznego powstały wskutek wypadku. Stan naprawionego za pomocą części oryginalnych samochodu będzie najbardziej zbliżony do stanu pojazdu sprzed kolizji, jeśli pojazd ten uprzednio posiadał zamontowane części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego.

Jako zasadę należy traktować uprawnienie poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu mechanicznego w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe. Taki sposób ustalania odszkodowania powinien mieć zastosowanie do określania świadczenia odszkodowawczego na podstawie przewidywalnych kosztów naprawy (kosztorysowego rozliczenia szkody), jak również w przypadku, gdy poszkodowany dochodzi odszkodowania na podstawie poniesionych kosztów naprawy pojazdu mechanicznego. Poszkodowany może oczywiście wyrazić zgodę na ustalenie odszkodowania według cen części alternatywnych. Nie może on natomiast skutecznie żądać ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o nowe części oryginalne, jeśli uszkodzeniu uległy części alternatywne.

Poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy oferującego najtańsze części, w tym części alternatywne, a decyzja poszkodowanego o naprawie pojazdu częściami oryginalnymi jest jego prawem, wynikającym z zasady pełnego odszkodowania, niezależnie od wieku pojazdu oraz jego dotychczasowego przebiegu, użytkowania i serwisowania.

Sądy powszechne w zaprezentowanych powyżej orzeczeniach zajęły również stanowisko, że nie można *a priori* uznawać, aby naprawa samochodu przy użyciu części nowych, oryginalnych była nieuzasadniona ekonomicznie wyłącznie tylko z tego powodu, że istnieje potencjalna możliwość skorzystania z tańszych części alternatywnych. Ceny części oryginalnych są cenami rynkowymi i mogą być w pełni ekonomicznie uzasadnione, chyba że koszty naprawy przewyższyłyby wartość rynkową pojazdu z dnia szkody, wówczas roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się do różnicy pomiędzy wartością rynkową pojazdu z dnia szkody a wartością pozostałości powypadkowych.

Wskazane powyżej sądy powszechne, krytycznie odniosły się także do formułowania przez ubezpieczycieli stanowiska, które *a priori* zakłada, że przez użycie nowych części oryginalnych w miejsce uszkodzonych części tego rodzaju, ale częściowo już zużytych wskutek eksploatacji pojazdu, każdorazowo dojdzie do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. W opinii przedstawionych powyżej sądów powszechnych o bezpodstawnym wzbogaceniu się poszkodowanego można mówić tylko wtedy, gdyby okazało się, że wskutek zastosowania części oryginalnych uległaby istotnemu wzrostowi wartość całego samochodu, albo też wtedy gdyby naprawie podlegały części już wcześniej uszkodzone lub chodziło o wykonanie ulepszeń w stosunku do stanu sprzed wypadku. Z bezpodstawnym wzbogaceniem mamy również do czynienia w sytuacji wymiany uszkodzonych części alternatywnych na części oryginalne. Ciężar wykazania powyższych okoliczności obciąża ubezpieczyciela (art. 6 k.c.) jako strony wywodzącej okoliczności ograniczające zakres odpowiedzialności gwarancyjnej. Jednocześnie, wskazane sądy powszechne wyraźnie podkreślały, że fakt uczestnictwa sprawnego pojazdu mechanicznego w kolizji i jego późniejszej naprawy, przeprowadzonej nawet zgodnie z technologią producenta, nigdy nie jest czynnikiem zwiększającym jego wartość rynkową. Po naprawie pojazd poszkodowanego będzie znajdował się w stanie powypadkowym, co automatycznie prowadzi do obniżenia jego wartości handlowej. Pojazdy powypadkowe osiągają na rynku wtórnym niższe ceny, niż pojazdy, które nie były w przeszłości uszkodzone, gdyż sam fakt wykonania jakiegokolwiek naprawy, nawet przy użyciu elementów nowych, może dawać podstawę do obniżenia wartości pojazdu w stosunku do tej sprzed szkody. Fakt, iż w miejsce części używanych wstawiono części nowe ma więc znaczenie drugoplanowe w stosunku do ubytku wartości handlowej rzeczy. Zastosowanie dodatkowo części nieoryginalnych lub wprowadzie oryginalnych, ale używanych może ten ubytek jeszcze bardziej powiększyć.

W zaprezentowanych powyżej wyrokach sądów powszechnych, sądy uzasadniając swoje stanowisko o pełnym prawie poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu, opierały je także na aktualnej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego. Prawo poszkodowanego do naprawienia w ten sposób szkody w pojeździe wyprawdano wprost lub pośrednio z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 r. (II CR 435/72, OSNC 1973/6/111), z wyroku SN z dnia 5 listopada 1980 r. (III CRN 223/80, OSCN 1981/10/181), z wyroku SN z dnia 27 czerwca 1998 r. (I CR 151/88, niepubl.), z wyroku SN z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64), a także z wyroku SN z dnia 24 lutego 2006 r. (III CZP 91/05) i z uchwały SN z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51).

Prawo wspólnotowe i krajowe, które reguluje problematykę wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym nie mogą w opinii rzeczonych sądów powszechnych stanowić



podstawy normatywnej do ustalania odszkodowania w oparciu o części alternatywne w sytuacji, gdy poszkodowany nie wyraził zgody na ich zastosowanie w miejsce uszkodzonych części oryginalnych. Stwarza jedynie możliwość wyboru konsumentowi rodzaju części zamiennych, ich źródła pochodzenia, sieci dystrybucyjnej części, które następnie użyje do naprawy pojazdu mechanicznego. Nie narzuca mu natomiast obowiązku stosowania części określonego rodzaju, jakości, o wskazanym źródle zaopatrzenia, czy pochodzenia. Nie stanowi także regulacji szczególnej do przepisów art. 361 k.c. i 363 k.c.

Wskazane powyżej sądy powszechne, opierając się na opiniach biegłych sądowych, a także formułując wnioski w oparciu o zasady doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania, krytycznie odnosiły się do części nieoryginalnych. Oprócz generalnej konkluzji, iż zastosowanie cen części nieoryginalnych (alternatywnych) w miejsce uszkodzonych części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu mechanicznego nie jest przywróceniem stanu poprzedniego w rozumieniu art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c., uwypuklano wady tych części. Mianowicie, w ocenie sądów powszechnych jakość i trwałość części zamiennych nieoryginalnych, a w szczególności parametry konstrukcyjne, są niemożliwe do oceny, a zastosowanie takich części zawsze wiąże się z ryzykiem, że ich trwałość będzie niższa w porównaniu z częściami oryginalnymi. Zamienniki nie podlegają bowiem kontroli produkcyjnej tak jak części oryginalne, a zatem ich jakość, począwszy od materiału, poprzez technologię wykonania, może być bardzo różna. Nie można zatem na poszkodowanego przenosić ryzyka związanego z używaniem części nieoryginalnych. Poszkodowany nie posiada instrumentów do przeprowadzenia oceny przydatności technicznej części nieoryginalnych dla pojazdu mechanicznego. Brak jest przy tym jakichkolwiek regulacji prawnych wprowadzających procedury administracyjne potwierdzające jakość części nieoryginalnych, np. konieczność uzyskania odpowiednich certyfikatów, czy przeprowadzenia stosowanych audytów. Jakość części nieoryginalnych poddana jest jedynie rynkowemu prawom popytu i podaży. Stosowanie części nieoryginalnych zwiększa ubytek wartości handlowej uszkodzonego pojazdu po naprawie.

Również biegli sądowi występujący w przywołanych postępowaniach sądowych powszechnie i zgodnie podkreślali, iż części od alternatywnych dostawców są zdecydowanie gorszej jakości, wykonane bez dbałości o szczegóły dotyczące kształtu, wymiarów, wykończenia krawędzi i zabezpieczenia antykorozyjnego. Części te nie są poddawane żadnej wiarygodnej weryfikacji jakościowej. Deklaracja producenta co do ich jakości równoważnej z jakością części oryginalnych nie jest poparta wynikami odpowiednich badań, tak jak ma to miejsce w przypadku części oryginalnych zamontowanych w samochodzie posiadającym homologację i nie jest potwierdzona atestami, czy też certyfikatami wydawanymi przez uprawnione do tego jednostki i instytuty badawcze. Biegli sądowi informowali, że dla kryterium doboru części zamiennych, ich

źródła pochodzenia fundamentalne znaczenie ma też lokalizacja części podlegających wymianie przy planowanej naprawie. Jeśli zajmują one czołową i tylną część pojazdu, to w razie kolizji ich obecność może wywrzeć niebagatelny wpływ na stopień uszkodzenia pojazdu, a tym samym na bezpieczeństwo osób znajdujących się w pojeździe i poza nim. Biegli sędziwi wskazywali także na bardzo istotne (również pod względem bezpieczeństwa użytkownika samochodu) problemy ze stosowaniem części nieoryginalnych w procesie naprawy pojazdu i ich późniejszą eksploatacją, które związane są m.in. z koniecznością przeprowadzenia dodatkowych czynności w celu dopasowania tych części, często w sposób niezgodny z technologią producenta pojazdu, zwiększoną pracochłonnością przy montażu, a następnie z częstymi przypadkami szybszego zużycia się części nieoryginalnych o gorszej jakości, a nawet materiałowego odkształcania się tych części (głównie części zewnętrznych pojazdu) pod wpływem niskich temperatur w okresie zimowym lub wysokich temperatur w okresie letnim, a więc zjawiska którego nie można zasadniczo zaobserwować w przypadku części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu.

Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował również wyroki sądów powszechnych, w których został przyjęta odmienna wykładnia zakresu uprawnienia poszkodowanego do wyboru określonego rodzaju części zamiennych i dopuszczająca stosowanie cen części alternatywnych przy ustalaniu wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe, niezależnie od faktu, iż uszkodzeniu uległy części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu. Poniżej zatem Rzecznik Ubezpieczonych przedstawi te wyroki, jak również powody i argumenty, które legły u podstaw twierdzenia niektórych sądów powszechnych, że świadczenie odszkodowawcze ustalone w oparciu o tego rodzaju części stanowi przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody i jednocześnie sanuje stan praw majątkowych poszkodowanego zakłóconych zdarzeniem wywołującym szkodę w rozumieniu art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. Jednocześnie zostaną zaprezentowane wszystkie orzeczenia o wyżej wskazanym kierunku interpretacyjnym, które Rzecznik Ubezpieczonych otrzymał w latach 2008-2011.

Sąd Rejonowy w Oławie w wyroku z dnia 18 września 2009 r. w sprawie sygn. akt I 228/08, rozpoznając spór co do sposobu ustalenia rodzaju cen części zamiennych dla uszkodzonego w wypadku drogowym pojazdu mechanicznego, który był zarejestrowany pierwszy raz w 1997 r. wskazał, że biorąc pod uwagę wyjaśnienia biegłego oraz wiek i przebieg pojazdu powódki brak jest podstaw do weryfikacji wysokości szkody opartej o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. [...] Zdaniem Sądu wskazać bowiem należy, że samochód powódki to auto 9-letnie w dacie wypadku. Niewątpliwie zatem pojazd nie był w chwili powstania szkody samochodem nowym. Skoro zatem, zgodnie z art. 363 §1 k.c.

naprawienie szkody zmierzać powinno do przywrócenia stanu poprzedniego, gdy obowiązek ten realizowany jest poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, suma ta określona powinna być wedle stopnia zużycia i stanu technicznego sprzed zaistnienia szkody. Mając tą okoliczność na uwadze, Sąd uznał, iż zasadnym jest rozliczenie szkody na podstawie kalkulacji uwzględniającej ceny części nieopatrzonych logo producenta, a porównywalnych jakościowo. Dodatkowo, Sąd podzielił opinię biegłego, że jedną z części uszkodzonych (przedni prawy błotnik) można wymienić w oparciu o jakąkolwiek część nieoryginalną, gdyż jest to część blaszana (niestanowiąca zatem skomplikowanego mechanizmu), która z powodzeniem może zastąpić dotychczasowy błotnik, bez dodatkowych zabiegów technologicznych. W dalszej części uzasadnienia wyroku, Sąd Rejonowy w Oławie wskazał, że nawiązując konsekwentnie do poziomu zużycia eksploatacyjnego oraz wieku pojazdu przed wypadkiem, uznać należy przyjęty sposób rozliczenia za odpowiedni do okoliczności sprawy. Jeżeli bowiem część podobnej jakości nabyć można w niższej cenie, zachowując przy tym podobny poziom użytkowy i estetyczny, brak jest racjonalnych podstaw do przyjmowania za podstawę kalkulacji najdroższych części na rynku. Nad takim rozwiązaniem należałoby się zastanowić jedynie w sytuacji szkody w pojeździe nowym, dotychczas nieuszkodzonym i regularnie serwisowanym w salonie producenta. Sąd podzielił w tej kwestii opinię biegłego, który wyjaśnił na rozprawie, że naprawa pojazdu przez wysoko wykwalifikowany personel autoryzowanych stacji obsługi, przy użyciu specjalistycznego sprzętu jest uzasadniona w przypadku uszkodzeń skomplikowanych układów automatycznych i elektronicznych, odpowiadających za bezpieczeństwo i niezawodność funkcjonowania samochodu. Nadto, rozliczenie usługi takiego serwisu w ramach obowiązku odszkodowawczego należy uznać za uzasadnione tylko w wypadku aut nowych (liczących zwykle do trzech lat), z uwagi na obowiązującą zazwyczaj w początkowym okresie eksploatacji gwarancję producenta. Wszelka ingerencja w układy pojazdu objętego gwarancją poza autoryzowanym serwisem danej marki prowadzi bowiem do utraty ochrony gwarancyjnej. W wypadku pojazdu powódki mamy natomiast do czynienia z pojazdem 9-letnim, ze znacznym przebiegiem (ponad 200 000 km). Dodatkowo, wynikłe z wypadku uszkodzenia dotyczą wyłącznie elementów zewnętrznych (głównie blacharki). Nie wymagają zatem naprawy złożone urządzenia związane z automatycznymi, czy elektronicznymi układami pojazdu. Nie ma tym samym uzasadnienia dla konieczności naprawy auta powódki w autoryzowanym serwisie przy użyciu specjalistycznego sprzętu.

Zdaniem zatem wyżej wskazanego Sądu to wiek pojazdu i stopień jego eksploatacji (zużycia) jest zasadniczym kryterium decydującym o dopuszczalności stosowania cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta. Jednocześnie to minimalny poziom kosztów naprawy pojazdu mechanicznego wyznacza rozmiar szkody i zakres zobowiązania

ubezpieczyciela. Rozliczenia szkody w oparciu o ceny części oryginalnych można żądać tylko w przypadku nowych pojazdów. W przypadku starszych pojazdów i o dużym stopniu eksploatacji nie ma konieczności ich stosowania, dla naprawienia szkody pod względem „podobieństwa” użytkowego i estetycznego, wystarczające są części nieoryginalne o porównywalnej jakości, a w przypadku uszkodzeń części zewnętrznych pojazdu jakiegokolwiek części nieoryginalne, jeżeli z ich naprawą nie wiążą się dodatkowe zabiegi technologiczne. Dodatkowo, z treści powyżej przywołanego wyroku wynikać może wniosek, że poszkodowany nie ma prawa do wyboru autoryzowanej stacji obsługi, jeśli nie doszło do uszkodzenia automatycznych i elektronicznych układów pojazdu, wymagających użycia specjalistycznego sprzętu. Poza sferą ustaleń i rozważań Sądu w niniejszym postępowaniu była kwestia zwiększenia się ubytku wartości handlowej pojazdu z uwagi na jego wypadkowość i fakt dodatkowego zastosowania części nieoryginalnych, jak również czy przez zastosowanie nowych części oryginalnych w miejsce uszkodzonych części tego rodzaju w ogóle doszłoby do wzbogacenia się poszkodowanego poprzez istotny wzrost wartości pojazdu mechanicznego.

W ocenie Sądu Okręgowego w Bydgoszczy wyrażonej w wyroku z dnia 5 marca 2009 r. w sprawie sygn. akt II Ca 47/09, zgodnie z art. 6 k.c. na powódzie spoczywa ciężar dowodu, że dla przywrócenia stanu 8-letniego pojazdu sprzed wypadku, który przejechał 224 199 km, niezbędne jest zastosowanie części oryginalnych, a w konsekwencji, że może on skutecznie domagać się zapłaty kwoty odpowiadającej takiej naprawie w oparciu o art. 363 §1 k.c. Powód takiego dowodu nie zaoferował. W sytuacji, gdy biegły sądowy dla przywrócenia stanu poprzedniego powoda wskazywał na różne warianty, w tym naprawę przy użyciu tzw. zamienników, które są dopuszczalne technologicznie, pod względem bezpieczeństwa i bez obniżania wartości rynkowej pojazdu, ale nie koniecznie są formalnie dopuszczone przez producenta pojazdu w nieautoryzowanym warsztacie na kwotę [...], co wynika wprost z opinii biegłego, której powód nie kwestionował, tym samym uwzględniając wiek pojazdu, w ocenie Sądu należy podzielić stanowisko pozwanego, że jest to kwota odpowiadająca przywróceniu stanu 8-letniego pojazdu, w którym stopień zużycia wszystkich części był znaczny, uwzględniając dodatkowo przebieg pojazdu (224 199 km). Wstawienie w takim wypadku części nowych w miejsce znacznie zużytych części starych nie jest zatem przywróceniem stanu poprzedniego, skoro pojazd powoda w dniu wypadku takich części nowych nie posiadał, a jednocześnie powód nie wykazał, że dla naprawy jego pojazdu niezbędne było jedynie zastosowanie takich nowych części. W konsekwencji ustalenie przez Sąd Rejonowy, że tylko naprawa pojazdu z użyciem części oryginalnych przywraca stan pojazdu sprzed wypadku zostało dokonane z przekroczeniem granic swobodnej oceny dowodów, o jakiej mowa w art. 233 §1 k.p.c. W ocenie Sądu

Okręgowego, uwzględniając wiek pojazdu oraz stopień jego zużycia wynikający z jego eksploatacji, co odzwierciedla ilość przejechanych kilometrów, wyliczenie kosztów naprawy w nieautoryzowanym warsztacie przy użyciu tzw. zamienników, które przywrócą stan pojazdu sprzed wypadku, pozwala na przyjęcie za zasadne wyliczenie kosztów naprawy pojazdu na kwotę [...]

Również i w ocenie Sądu Okręgowego w Bydgoszczy, wiek pojazdu i stan jego eksploatacji (przebieg) determinuje rodzaj części, źródło ich pochodzenia, których może domagać się poszkodowany przy ustaleniu wysokości świadczenia odszkodowawczego. Powyższe czynniki nie mają jednak zastosowania do nowych pojazdów mechanicznych. W przypadku, gdy uszkodzony pojazd mechaniczny nie jest pojazdem nowym i posiada większy przebieg to zastosowanie nowych części oryginalnych w miejsce uszkodzonych części tego rodzaju nie jest przywróceniem stanu poprzedniego w rozumieniu art. 363 §1 k.c., albowiem w miejsce części już częściowo zużytych stosuje się nowe części, których pojazd nie posiadał w chwili wyrządzenia szkody. Jeżeli jednak poszkodowany domaga się obliczenia wysokości świadczenia w oparciu o ceny części oryginalnych to winien udowodnić niezbędność ich zastosowania, sam fakt iż pojazd posiadał uprzednio części oryginalne jest okolicznością niewystarczającą dla zasadności tak dochodzonego roszczenia.

Podobnie w wyroku z dnia 2 września 2010 r. w sprawie sygn. akt II Ca 339/10, Sąd Okręgowy w Bydgoszczy po rozpoznaniu apelacji od wyroku Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 27 kwietnia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 286/08, w którym to Sąd I instancji zasądził odszkodowanie obliczone według cen części oryginalnych, wskazał, że nie można podzielić ustaleń Sądu I instancji, że dla przywrócenia pojazdu powoda sprzed wypadku konieczne jest dokonanie naprawy za pomocą oryginalnych części zamiennych pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy pojazd w dniu zdarzenia miał 11 lat i 125 000 km przebiegu. W tym zakresie Sąd Okręgowy podziela zarzut apelacji, że Sąd I instancji nie uwzględnił stanu pojazdu i stopnia zużycia jego części przy tak trwałej eksploatacji [...]. Zdaniem Sądu Okręgowego zauważyć należy, że Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 lutego 2003 r. (V CKN 1690/00, LEX nr 83828) wyraził pogląd, że w rezultacie przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego rzecz winna odzyskać takie same walory użytkowe i estetyczne, jakie miała przed wyrządzeniem szkody. Restytucja naturalna charakteryzuje się tym, że zmierza do naprawienia poszczególnego dobra lub interesu i może przybrać różnorodne postacie w zależności od charakteru naruszonego dobra i rodzaju szkody. Rekompensata przy tym oznacza nie tylko przywrócenie stanu poprzednio istniejącego, lecz również stworzenie takiego stanu, który w przybliżony spokój zaspokajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby poszkodowanego. Restytucja naturalna nie musi zatem oznaczać

konieczności doprowadzenia rzeczy do identycznie takiego samego stanu, jaki posiadała przed wyrządzeniem szkody. Przenosząc powyższy pogląd na grunt obecnej sprawy – zdaniem Sądu Okręgowego - stwierdzić należy, że skoro samochód powoda przed wypadkiem miał 11 lat eksploatacji i 125 000 km przebiegu, a jego stan zużycia, jak wskazał biegły wahał się w granicach 5,9-6,2, tym samym wszystkie jego części, w tym wymagające wymiany posiadały podobny stopień zużycia. W konsekwencji zastąpienie części o takim stopniu zużycia nowymi częściami oryginalnymi od producenta, nie może być uznane za przywrócenie stanu poprzedniego, a zasądzenie kwoty odpowiadającej wartości części nowych oryginalnych od producenta przewyższa w ramach odszkodowania rekompensatę w pieniądzu w rozumieniu art. 363 k.c. W ocenie Sądu Okręgowego zasadny okazał się zarzut pozwanego, że zasądzenie kwoty odszkodowania według cen części nowych od producenta, prowadzi do uzyskania przez powoda nieuzasadnionej korzyści, gdyż jego pojazd zostałby naprawiony tak jak nowy, a był to pojazd 11-letni o znacznym stopniu zużycia.

Tak więc i w tym orzeczeniu Sąd Okręgowy w Bydgoszczy stanął na stanowisku, że to wiek i stopień eksploatacji pojazdu determinuje rodzaj części zamiennych, które może żądać poszkodowany przy obliczaniu wysokości odszkodowania. Stosowanie części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu ma pełne uzasadnienie jedynie w przypadku nowych samochodów. Zastosowanie części nowych, oryginalnych w starszych pojazdach stanowiłoby bezpodstawne wzbogacenie się poszkodowanego, gdyż pojazd poszkodowanego zostałby naprawiony tak jak nowy pojazd. Przy czym z treści orzeczenia nie wynika, czy w ogóle była badana i ustalana kwestia, o ile wzrosłaby wartość całego pojazdu jako rzeczy złożonej w porównaniu do stanu sprzed szkody, gdyby poszkodowany naprawił pojazd mechaniczny przy użyciu części oryginalnych. Brak takich ustaleń dopuszcza dodatkowo wniosek, że bezpodstawną korzyścią jest już sam fakt wymiany uszkodzonych części, ale częściowo już zużytych wskutek eksploatacji pojazdu na części nowe, nawet jeśli wartość pojazdu jako rzeczy złożonej nie zwiększyła się po szkodzie.

Natomiast Sąd Rejonowy w Bydgoszczy w wyroku z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII GC 661/10, podkreślił, że odszkodowanie nie może prowadzić do wzbogacenia się poszkodowanego. W konsekwencji, gdy poszkodowany nie udokumentuje faktycznie poniesionych kosztów naprawy i ubezpieczyciel ustala wysokość odszkodowania kosztorysowo, a tak było w przedmiotowej sprawie za zgodą poszkodowanej, to należy uwzględnić wszystkie okoliczności sprawy, w tym wiek pojazdu i jego stan techniczny [...] Skoro poszkodowana nie udokumentowała, że naprawiła pojazd przy użyciu oryginalnych części, to zdaniem Sądu, należy posłużyć się przy ustalaniu odszkodowania właśnie cenami części

alternatywnych. Tylko po udowodnieniu poniesienia takich wyższych wydatków możliwe byłoby przyznanie wyższego odszkodowania.

Zdaniem zatem wyżej wskazanego Sądu w przypadku kosztorysowego rozliczenia szkody, wiek pojazdu i jego stan techniczny uzasadnia stosowanie cen części alternatywnych. Przyjęcie w takiej sytuacji w kosztorysie naprawy części oryginalnych prowadziło do wzbogacenia się poszkodowanego. Jeżeli jednak poszkodowany naprawi pojazd mechaniczny w oparciu o części oryginalne to wówczas należy ustalać wysokość odszkodowania według cen części zastosowanych do naprawy. Mamy zatem do czynienia z faktyczną dychotomią sposobu ustalenia świadczenia odszkodowawczego. W przypadku szkody częściowej rozliczanej tylko na podstawie kalkulacji naprawy (poszkodowany chce uzyskać jedynie świadczenie pieniężne, a przed jego otrzymaniem nie naprawił pojazdu lub nie zamierza go w ogóle naprawić) wiek pojazdu i jego stan techniczny nakazuje stosować ceny części alternatywnych, gdyż ustalenie odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących od producenta pojazdu stanowiłoby bezpodstawne wzbogacenie się poszkodowanego. Natomiast, jeśli poszkodowany naprawi swój pojazd mechaniczny częściami oryginalnymi pochodzącymi bezpośrednio od producenta pojazdu to będzie mógł żądać zwrotu kosztów tak przeprowadzonej naprawy. Wiek pojazdu, jego stan techniczny nie będzie miał żadnego znaczenia dla zasadności roszczenia poszkodowanego.

W wyroku Sądu Rejonowego w Koszalinie z dnia 20 stycznia 2010 r. w sprawie sygn. akt I C 926/06, zostało wskazane, że niezasadnym jest żądanie zasądzenia kwoty stanowiącej wartość części nowej (w zaistniałym stanie faktycznym poszycia zderzaka tylnego), pochodzącej z serwisu w sytuacji, kiedy możliwym jest dokonanie zakupu części zamiennej, pozaserwisowej, ale odpowiadającej wszystkim cechom części serwisowej. Z opinii biegłego wynika jednoznacznie, iż użycie tego rodzaju części nie wpływa ani na zwiększenie pracochłonności naprawy ani na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu. Powódka nie przedstawiła żadnych okoliczności wskazujących, dlaczego użycie części pozaserwisowej miało być dla niej niekorzystne, czy też miało obniżać wartość lub użyteczność pojazdu po naprawie. Używanie tego typu części jest w pełni dopuszczalne i uregulowane rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję. Użycie części pozaserwisowych nie powoduje obecnie utraty uprawnień z tytułu gwarancji, wobec czego należy uznać, iż żądanie przez powódkę w takich okolicznościach zapłaty za część serwisową nie jest żądaniem uzasadnionym żadnymi okolicznościami sprawy.

Idąc dalej, Sąd Rejonowy w Toruniu w wyroku z dnia 28 czerwca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 90/10, uznał, że właściwe w rozpoznawanej sprawie było przyjęcie kosztów naprawy samochodu określonych według cen części alternatywnych stosowanych na rynku, zgodnie z GVO. Jedynie częściowo przyjęte zostały ceny nowych części zamiennych producenta samochodu, gdyż brak było na rynku ich alternatywnych odpowiedników. Sąd dokonując oceny i określenia przysługujących powodowi roszczeń miał na względzie, iż uszkodzony samochód był pojazdem kilkuletnim, poleasingowym, o bardzo dużym przebiegu. Miał też już wymieniane oryginalne części zamienne - skrzynię biegów, szybę (choć które nie uległy następnie uszkodzeniu). Zatem nawet właściciel pojazdu stając przed koniecznością wymiany pewnych elementów (skrzynia biegów, szyba przednia) nie widział wcześniej konieczności użycia części oferowanych przez autoryzowany serwis. Nie ma zatem podstaw by teraz kalkulować koszty naprawy w oparciu o części serwisowe.

Dopuszczalność stosowania cen części alternatywnych w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące od producenta pojazdu dopuścił również Sąd Rejonowy w Kielcach w wyroku z dnia 30 września 2010 r. w sprawie sygn. akt VIII Cupr 425/10. Powyższe orzeczenie zostało wydane na tle stanu faktycznego, w którym poszkodowany naprawił swój pojazd w autoryzowanej stacji obsługi i przy użyciu części oryginalnych, gdyż takie uległy uszkodzeniu, natomiast pozwany ubezpieczyciel spełnił częściowo świadczenie, uznając, że skoro na lokalnym rynku były dostępne części o porównywalnych parametrach użytkowych i estetycznych (części alternatywne), lecz o znacząco różnych cenach, to użycie do naprawy droższych części (części oryginalnych) nie może zostać uznane za ekonomicznie uzasadnione. Zdaniem Sądu Rejonowego w Kielcach zgodzić się zatem należy z poglądem pozwanego wyrażonym w niniejszej sprawie, że zgodnie z treścią art. 363 §1 k.c. w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę zobowiązana jest zwrócić poszkodowanemu niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku. Skoro zatem wysokość odszkodowania powinna obejmować jedynie niezbędne i ekonomicznie uzasadnione wydatki, to oznacza, że naprawa rzeczy powinna zostać dokonana w sposób racjonalny z użyciem możliwie najmniejszego nakładu sił i środków. Z tych też względów, skoro przyznane przez pozwanego odszkodowanie odpowiadało minimalnym koniecznym kosztom naprawy tego pojazdu i przywrócenia do stanu technicznego sprzed szkody, uznać należy, że ubezpieczyciel spełnił świadczenie w całości.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych konkluzja Sądu Rejonowego w Kielcach wyrażona w treści uzasadnienia wyroku prowadzi do uznania, że to minimalny poziom kosztów naprawy



pojazdu determinuje zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela, bez znaczenia pozostaje tu kwestia rodzaju części, ich jakości i źródła pochodzenia. Jeśli minimalny poziom cen części zamiennych, w tym części nieoryginalnych, pozwoli na naprawę pojazdu i przywróci stan techniczny sprzed szkody to żądanie ustalenia wysokości odszkodowania według cen droższych – cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu nie mieści się w zakresie odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela.

Idąc dalej, Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu w wyroku z dnia 17 lutego 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 519/10, zaprezentował stanowisko, że w sytuacji, gdy części zamiennie nieoryginalne gwarantują najlepszą jakość naprawy, nie ma podstaw do przyjęcia, że co do zasady nie mogą one posłużyć do naprawy uszkodzonego pojazdu. Użycie takich części pozwala bowiem na osiągnięcie skutku w postaci usunięcia uszkodzeń i przywrócenia stanu sprzed szkody. O konieczności użycia części oryginalnych można by mówić jedynie w przypadku uszkodzenia pojazdu nowego lub uszkodzonego, ale świeżo po naprawie przy użyciu części oryginalnych. W tej drugiej sytuacji, w ocenie Sądu, uszczerbkiem w majątku poszkodowanego jest kwota, którą poszkodowany musiał dopiero co wydatkować na zakup części oryginalnych. Tak poczyniony wydatek nie zostałby skompensowany odszkodowaniem uwzględniającym wartość części nieoryginalnych. W przypadku powódki, jej samochód był wyprodukowany w 2002 r. wobec czego nie było uzasadnionych z ekonomicznego lub technologicznego powodu podstaw, żeby ustalać wartość odszkodowania wyłącznie na podstawie cen najwyższych na rynku lokalnym.

Analogiczne stanowisko zajął ten sam Sąd w wyroku z dnia 3 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 38/10, i które to zostało odniesione do uszkodzenia błotnika przedniego pojazdu mechanicznego wyprodukowanego w 2002 r.; w przypadku innych uszkodzeń tego pojazdu przyjęte jednak zostały przez Sąd ceny części oryginalnych, gdyż na rynku lokalnym nie występowały ich alternatywne odpowiedniki.

Dopuszczalność zastosowania nieoryginalnych części zamiennych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych dopuścił również Sąd Rejonowy w Elblągu w wyroku z dnia 24 września 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 66/08. Podobnie, Sąd Rejonowy w Grudziądzu w wyroku z dnia 15 października 2008 r. w sprawie sygn. akt I C 216/08, stwierdził, że zastosowanie dla samochodu 10-letniego części nieoryginalnych jest możliwe i z pewnością nie spowodowałoby obniżenia jakości naprawy. Bezwzględne stosowanie oryginalnych części jest wymagane dla samochodów nowych, które posiadają gwarancję. Innymi słowy, to wiek pojazdu i dostępność części alternatywnych są przesłankami uzasadniającymi ustalenie odszkodowania według cen części alternatywnych nawet w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne

pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego i przez zastosowanie części oryginalnych nie doszłoby do wzbogacenia się uszkodzonego.

Z kolei, Sąd Okręgowy w Łomży z dnia 4 września 2008 r. w sprawie sygn. akt I Ca 189/08, dopuścił możliwość stosowania w kosztorysowym rozliczeniu szkody cen części alternatywnych dla 6-letniego pojazdu mechanicznego, z uwagi na fakt, iż biegli w toku postępowania przedstawili opinię, iż do naprawy pojazdu wystarczające są części o porównywalnej jakości i ich zastosowanie nie wpłynie na bezpieczeństwo pojazdu mechanicznego. Jeśli zatem użycie części nieoryginalnych nie wpłynie na bezpieczeństwo pojazdu to można stosować tego rodzaju części w miejsce części oryginalnych. Sąd Okręgowy wskazał jednak, że gdyby naprawa została rzeczywiście wykonana w autoryzowanej stacji obsługi i przy użyciu części oryginalnych, a uszkodzony podniósłby w pozwie tak żądane koszty naprawienia szkody i potwierdziłby je stosownymi dokumentami to przysługiwałby mu skutecznie ich zwrot.

Na zakończenie prezentacji orzeczeń sądów powszechnych w omawianym obszarze wskazać również należy na wyrok Sądu Rejonowego w Radzynie Podlaskim z dnia 4 marca 2011 r. w sprawie sygn. akt I C 120/10. Sąd ten, rozpoznając spór co do rodzaju części, które winne zostać brane pod uwagę przy ustaleniu odszkodowania, wskazał, że nie może stać się zasadą przy likwidacji szkody praktyka stosowania zamienników w każdym przypadku, gdy tylko na rynku dostępny jest zamiennik części oryginalnej. Należy w sposób indywidualny, uwzględniając okoliczności danej sprawy, rozważać możliwość użycia zamienników części do likwidacji szkody polegającej na przywróceniu stanu poprzedniego. Rzecz uszkodzona winna odzyskać takie same walory techniczne i użytkowe, jakie miała przed wyrządzeniem szkody. Rekompensata przy tym oznacza nie tylko przywrócenie stanu poprzedniego istniejącego, lecz również stworzenie takiego stanu, który w przybliżony sposób zaspakajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby uszkodzonego. Wprawdzie Sąd w niniejszym postępowaniu zasądził świadczenie w oparciu o części oryginalne, gdyż dla uszkodzonego pojazdu mechanicznego marki Jaguar nie były w ogóle produkowane części alternatywne (choć ubezpieczyciel takowe wyliczył), a dodatkowo użycie oryginałów doprowadziło do przywrócenia stanu technicznej używalności pojazdu istniejącej przed wypadkiem, to z oceny Sądu, możliwe jest wyprowadzenie wniosku, że nie jest wykluczone ustalenie świadczenia odszkodowawczego w oparciu o części nieoryginalne, jeśli rzecz również odzyska te same walory techniczne oraz użytkowe i nie jest istotne, że uszkodzeniu uległa uprzednio część oryginalna pochodząca bezpośrednio od producenta pojazdu.

Niezależnie od powyżej zaprezentowanych przeciwstawnych kierunków wykładni treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c. w zakresie uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował również grupę orzeczeń sądów powszechnych, które dopuszczają stosowanie obok części oryginalnych sygnowanych logo producenta pojazdu lub w ich miejsce, części zamiennych typu „Q”. Czyli części wprawdzie niepochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu i sygnowanych jego logo, ale części oryginalnych w rozumieniu aktów prawa wspólnotowego i krajowego, które regulują problematykę wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję. Dla przypomnienia, części typu „Q” definiowane są przez te akty prawne jako części tej samej jakości co komponenty stosowane do montażu pojazdu samochodowego, produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta tych pojazdów do produkcji komponentów lub części zamiennych danego pojazdu samochodowego<sup>5</sup>.

W ocenie niektórych sądów powszechnych części typu „Q” są również częściami oryginalnymi w rozumieniu powyżej wskazanych aktów prawnych i mają porównywalną wartość użytkową z częściami sygnowanymi logo producenta, a także w możliwie najbliższy sposób pozwalają na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Takie stanowisko Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował w wyroku Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Fabrycznej we Wrocławiu z dnia 19 grudnia 2009 r. w sprawie sygn. akt IV GC 772/09, w wyrokach Sądu Okręgowego we Wrocławiu z dnia 29 maja 2008 r. w sprawie sygn. akt X Ga 93/08 i z dnia 8 października 2009 r. w sprawie sygn. akt X Ga 258/08, a także w wyrokach Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 7 września 2007 r. w sprawie sygn. akt I C 277/07 i z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 797/09 oraz w wyroku Sądu Rejonowego Katowice – Zachód w Katowicach z dnia 16 września 2009 r. w sprawie sygn. akt I C 351/09.

Zaznaczyć jednak wyraźnie należy, że powyżej wskazane sądy powszechne krytycznie podeszły do dopuszczalności ustalania świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części nieoryginalnych o porównywalnej jakości lub innych zamienników. W sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu, odszkodowanie winno być ustalane w oparciu o ceny części typu „O” (części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu i sygnowanych jego logo) i/lub według cen części typu „Q” (części

---

<sup>5</sup> Na wstępie uzasadnienia niniejszego wniosku (s. 4 i 5) została przedstawiona klasyfikacja części zamiennych, która rozróżnia kategorie jakości części zamiennych w oparciu o określone symbole - „O”, „Q” itd.

oryginalnych, nie pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, ale dostarczanych do montażu pojazdu).

Sądy powszechne uzasadniając swoje stanowisko o pełnym prawie poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu lub o dopuszczalności stosowania części alternatywnych w miejscach uszkodzonych części oryginalnych, częstokroć przywoływały określone orzeczenia Sądu Najwyższego. Rzecznik Ubezpieczonych pozwolił sobie zatem dokonać szerokiej analizy dotychczasowego orzecznictwa Sądu Najwyższego w sprawach odszkodowawczych. Jeżeli chodzi o jego stan to Sąd Najwyższy wielokrotnie wypowiadał się w sprawie zasad i podstaw odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym, jak również odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela za szkodę w pojeździe z tytułu umowy OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Do najważniejszych orzeczeń Sądu Najwyższego, a jednocześnie fundamentalnych w swej treści dla interpretacji zasad odpowiedzialności za szkodę, można zaliczyć: wyrok z dnia 3 lutego 1971 r., (III CRN 450/70, OSNC 1971/11/2005), wyrok z dnia 20 października 1972 r. (II CR 425/72, OSNC 1973/6/111) wyrok z dnia 14 grudnia 1983 r. (I CR 364/83, OSP 1984/10/215), wyrok z dnia 27 czerwca 1988 r. (I CR 151/88, LEX nr 8894), wyrok z dnia 16 stycznia 2002 r. (IV CKN 635/00, LEX nr 78370), wyrok z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64), wyrok z dnia 16 maja 2002 r. (V CKN 1273/00, LEX nr 55515), wyrok SN dnia 11 czerwca 2003 r. (V CKN 308/01, LEX 157324), uchwałę z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03; OSNC 2004/4/51), uchwałę z dnia 18 maja 2004 r. (III CZP 24/04, OSNC 2005/7-8/117).

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych można bronić zapatrywania, iż aktualna linia orzecznictwa Sądu Najwyższego może stanowić istotne wsparcie dla uzasadnienia wniosku o dopuszczalności żądania przez poszkodowanego ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe. Taką ocenę można wyprowadzić z następujących orzeczeń Sądu Najwyższego:

W przywołanym dwukrotnie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r. (III CRN 450/70, OSNC 1971/11/205), SN wskazał, że o przywróceniu stanu poprzedniego można mówić jedynie wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp.) odpowiada stanowi tego pojazdu sprzed wypadku. Odnosząc treść tego wyroku Sądu Najwyższego do omawianego zagadnienia można wyprowadzić wniosek, że do przywrócenia stanu poprzedniego konieczne jest użycie części o takich samych cechach jak te, które zostały zniszczone, w

szczegółności tej samej jakości, źródła pochodzenia (czyli od producenta pojazdu, jeśli to były części oryginalne, albo od producenta części alternatywnych, jeśli uszkodzeniu uległy części nieoryginalne). Rodzaj części, jej jakość, źródło pochodzenia części (producent pojazdu, producent części dostarczający je do montażu pojazdu, producent niezależny wytwarzający części poza reżimem produkcyjnym i technologicznym stosowanym przez producenta pojazdu) to element determinujący ocenę, czy świadczenie odszkodowawcze pozwala na przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem. Wymiana części oryginalnych uszkodzonych w wypadku na części oryginalne niewątpliwie najpełniej przywraca pojazd do stanu poprzedniego pod każdym jego istotnym względem – do stanu technicznego, dotychczasowej zdolności użytkowej, tożsamości jakości części składowych, ich trwałości, bezpieczeństwa pojazdu, estetyki, a także w miarę możliwie do dotychczasowej wartości handlowej pojazdu – niwelując merkantylny ubytek wartości rzeczy w stosunkowo najpełniejszy sposób.

Dalej idąc, w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64), którego treść, również można odnieść do zasad odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela z tytułu umowy odpowiedzialności cywilnej, zostało wskazane, że jeżeli z treści umowy ubezpieczenia autocasco nie wynika nic innego, ubezpieczony, który nabywa autoryzowane części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nie ma obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego je najtaniej<sup>6</sup>. Zdaniem Sądu Najwyższego tylko w przypadku usprawiedliwionego przypisania mu nielojalnego postępowania, naruszającego obowiązujące go jako wierzyciela, na podstawie art. 354 k.c., wymogi współpracy z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania, można byłoby postawić mu uzasadniony zarzut uchybienia temu przepisowi. Przykładowo, mogłoby tak być w sytuacji, gdyby powód znając punkt sprzedaży części pełnowartościowych (autoryzowanych) po cenach niższych, kupowałby je tam, gdzie sprzedawano je drożej. Oceny prawidłowości postępowania wierzyciela nie można odrywać od jego osobistych cech i kwalifikacji. Inne wymogi należy postawić osobie obeznanej z rynkiem części zamiennych, a inne komuś, kto nie ma z nim do czynienia. W takim przypadku zarzut uchybienia obowiązkowi z art. 354 k.c. mógłby wchodzić w grę tylko w razie wykazania niefrasobliwości w dokonywaniu zakupów, np. zlecenia sprzedawcy, bez uzgodnienia z ubezpieczycielem sprowadzenia droższych części.

---

<sup>6</sup> W opinii Rzecznika Ubezpieczonych treść tegoż orzeczenia można również odnieść do odpowiedzialności gwarancyjnej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, gdyż warunki ubezpieczenia autoacasco nie przewidywały modyfikacji treści art. 361 §2 k.c. w zakresie określonego rodzaju części zamiennych, według których ubezpieczyciel zobowiązał się ustalić wysokość odszkodowania. Podobnie jak w przypadku umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych do ustalania wysokości odszkodowania zastosowanie miały ogólne zasady odpowiedzialności za szkodę wskazane w treści art. 361 k.c. i art. 363 k.c.

Z treści zatem powyżej przywołanego wyroku Sądu Najwyższego można wyprowadzić wnioski, że to poszkodowanemu przysługuje wybór rodzaju części, w tym wybór części oryginalnych (autoryzowanych), które będą zastosowane do naprawy lub do ustalenia przewidywalnych kosztów naprawy. Redukcja wysokości świadczenia będzie możliwa w warunkach naruszenia przez poszkodowanego obowiązku współdziałania wierzyciela z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania albo bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. Zarzut naruszenia zasady współdziałania przy wykonywaniu zobowiązania w sytuacji występowania w obrocie handlowym różnych grup części (oryginalne i nieoryginalne) i różnych rodzajów części w tych grupach (części nieoryginalne o porównywalnej jakości, inne części nieoryginalne w grupie części nieoryginalnych) należy odnosić jednak do części danego rodzaju. Przyjęcie odmiennego zapatrywania oznaczałoby możliwość każdorazowego przypisania wierzycielowi naruszenia obowiązku współdziałania z dłużnikiem, jeżeli poszkodowany nabyłby części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu w celu przywrócenia uszkodzonego pojazdu mechanicznego do stanu technicznej używalności istniejącej przed szkodą i pod każdym istotnym względem, gdyż w obrocie handlowym znajdują się inne, tańsze części nieoryginalne. Również trudnym do wyobrażenia byłoby przypisywanie poszkodowanemu *a priori* nielojalnego postępowania, jeśli ten zlecił kompleksową naprawę autoryzowanej stacji obsługi, w której ceny zamawianych części oryginalnych nieznacznie różnią się od cen tych części jakie oferowane są przez ich dystrybutorów poza siecią ASO. Pomijając argument o istotnym naruszeniu integralności procesu zleconej naprawy, nakładałoby to na poszkodowanego bezwzględny obowiązek poszukiwania części tego rodzaju na rynku i w innych kanałach dystrybucyjnych oraz tylko do określonego i akceptowanego przez ubezpieczyciela pułapu cen, a następnie osobiste ich zamawianie, co w konsekwencji istotnie odwlekałoby naprawę w czasie.

Nie sposób również pominąć wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 r. (V CKN 1690/00, LEX nr 83828), w którym SN wyraził pogląd, że w rezultacie przywrócenia do stanu poprzedniego rzecz winna odzyskać takie same walory użytkowe i estetyczne, jakie miała przed wyrządzeniem szkody. Restytucja naturalna charakteryzuje się tym, że zmierza do naprawienia poszczególnego naruszonego dobra lub interesu i może przybrać różnorodne postacie w zależności od charakteru naruszonego dobra i rodzaju szkody. Rekompensata przy tym oznacza nie tylko przywrócenie stanu poprzednio istniejącego, lecz również stworzenie takiego stanu, który w przybliżony sposób zaspakajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby poszkodowanego. Restytucja naturalna nie musi zatem oznaczać konieczności doprowadzenia rzeczy do identycznie takiego samego stanu, jaki posiadała przed wyrządzeniem szkody.

Próbując zatem odnieść treść tego orzeczenia Sądu Najwyższego do zakresu restytucji przez świadczenie pieniężne uszkodzonego pojazdu mechanicznego, który był wyposażony w części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, można sformułować wniosek, że właśnie wymiana uszkodzonych części oryginalnych, częściami tego rodzaju w możliwie najbliższy sposób przywraca stan technicznej używalności pojazdu do stanu sprzed szkody i naruszone potrzeby poszkodowanego co do posiadania pojazdu mechanicznego określonej marki, od określonego producenta, w tym o częściach składowych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu. Odszkodowanie powinno zatem zapewnić możliwość przywrócenia uszkodzonej rzeczy właściwości, jakie miała ona przed zdarzeniem wywołującym szkodę pod każdym istotnym względem (m.in. tożsamość jakościowa części składowej rzeczy, jej producenta etc.). Wydaje się, że właśnie taki stan rzeczy można osiągnąć wtedy, gdy do naprawy używane są części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu. Tylko one dają pewność, że uszkodzona część zamienna będzie zastąpiona częścią, która miała takie same właściwości pod każdym istotnym względem. Niezależnie zatem od wszystkich możliwych technicznych metod naprawy pojazdu mechanicznego (części oryginalne i naprawa w ASO, części nieoryginalne i naprawa w ASO, części oryginalne i naprawa poza ASO, części nieoryginalne i naprawa poza ASO) wybrać należy tą, która najpełniej odpowiada definicji kosztów naprawy konstruowanej o treść przepisów art. 363 §1 k.c. i art. 361 §2 k.c. w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych przywrócenie waloru użytkowego uszkodzonego pojazdu mechanicznego nie polega tylko na formalnym przywróceniu stanu używalności rozumianego jako zdolność uruchamiania pojazdu, jego poruszania się, ale odtworzenie stanu technicznej używalności pojazdu istniejącej przed wypadkiem pod każdym istotnym względem. Oczywiście od strony technicznej nigdy nie doprowadzimy do identycznego stanu pojazdu mechanicznego, jaki istniał przed wypadkiem, gdyż zmuszałoby to do zastosowania części o takim samym stopniu użycia, których nabycie jest niemożliwe. Jednakże istnieje możliwość zastosowania części zamiennych, które w możliwie najpełniejszy sposób przywrócą stan pojazdu sprzed szkody i naruszone potrzeby właściciela pojazdu. Kryteria zatem doboru części zamiennych powinny zagwarantować przywrócenie pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody i pod każdym istotny względem – stanu technicznego, dotychczasowej zdolności użytkowej, tożsamości jakości części składowych pojazdu, ich trwałości i niezawodności, bezpieczeństwa, estetyki - a także w możliwie najpełniejszy sposób zniwelować ubytek wartości handlowej rzeczy, powstały wskutek jej uszkodzenia. Konstatacja, że restytucja naturalna lub restytucja przez świadczenie pieniężne nie musi oznaczać konieczności

doprowadzenia rzeczy do identycznie takiego samego stanu, jaki posiadała przed wyrządzeniem szkody, zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, nie powinna stanowić legitymacji do każdorazowego stosowania części alternatywnych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych.

Wydaje się również, iż poparcie dla poglądu o pełnym prawie poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego można upatrywać także w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51). Powyższa uchwała została wydana po rozpoznaniu wniosku o rozstrzygnięcie zagadnienia prawnego, które ujawniło się w toku postępowania apelacyjnego i sprowadzało się do odpowiedzi na pytanie, czy odszkodowanie za uszkodzenie pojazdu mechanicznego należne od ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje w zakresie kosztów robocizny faktycznie poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy, czy też koszty takiej naprawy powinny być ustalone na podstawie opinii biegłego, według przeciętnych cen usług koniecznych do wykonania naprawy pojazdu. Sąd Najwyższy podjął uchwałę o treści: „Odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku”. Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały wskazał również jak należy rozumieć pojęcie kosztów niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych. Za „niezbędne” koszty naprawy należy uznać takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego. [...] 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 [...] Co istotne, w uzasadnieniu uchwały SN podkreślił, że w przedstawionym Sądowi Najwyższemu zagadnieniu prawnym wspomina się jedynie o „kosztach robocizny” to jednak problem sformułowany w tym zagadnieniu ma na pewno znaczenie szersze i mógłby dotyczyć nie tylko kwestii samej pracochłonności określonych prac naprawczych (czasu trwania niezbędnych robót), ale także części zamiennych zastępujących części uszkodzone lub nieprzydatne oraz materiałów zużywanych w toku prac naprawczych. Jedność procesu naprawczego uzasadniała rozstrzygnięcie przedstawionego zagadnienia prawnego także w odniesieniu do wskazanych, dwóch pozostałych pozycji składających się na naprawę uszkodzonego samochodu, a więc także części zamiennych podlegających wymianie.



Odnosząc zatem treść powyższej uchwały Sądu Najwyższego do omawianego zagadnienia można wyprowadzić wniosek, że prawo wyboru zakładu naprawczego i prawo wyboru rodzaju części zamiennych przysługuje wyłącznie poszkodowanemu. Koszty zakupu części oryginalnych poniesione w celu naprawienia pojazdu mechanicznego, który posiadał uprzednio części oryginalne do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody i przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń oraz zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu mechanicznego są „kosztami niezbędnymi”. Stan technicznej używalności istniejący przed wyrządzeniem szkody to stan, w którym pojazd był wyposażony w oryginalne części pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego. Jakość części (oryginalna, nieoryginalna) jako najważniejszy element stanu technicznego istniejącego przed wyrządzeniem szkody w pojeździe determinuje zatem zakres uprawnienia poszkodowanego do ustalenia wysokości świadczenia według danego rodzaju części zamiennych. Stan technicznej używalności istniejący przed szkodą to nie jest taki stan, który powinien być rozumiany jako tylko i wyłącznie możliwość korzystania z funkcji pojazdu – do poruszania się z punktu „a” do punktu „b”. Przy takim rozumieniu tego stanu zawsze można byłoby poprzestać na pokryciu kosztów zakupu części używanych, względnie zwykłych zamienników. Każda bowiem część zasadniczo pozwoli na korzystanie z pojazdu jako środka komunikacji. Pytanie jak długo i czy bezpiecznie oraz czy w sposób odpowiadający potrzebom właściciela pojazdu. Nie każda jednak część zamienna pozwala na odtworzenie stanu pojazdu sprzed wypadku pod każdym istotnym względem. Jeżeli dodatkowo koszty zakupu nowych części oryginalnych są cenami, którymi posługuje się dany zakład naprawczy lub dostawca części zamiennych dla tego zakładu naprawczego to mają one walor „kosztów ekonomicznie uzasadnionych”. Nie ma przy tym znaczenia, że ceny tych części odbiegają od cen innych części występujących na rynku, np. części alternatywnych, których użycie w miejsce uszkodzonych części oryginalnych w wysoką wątpliwość poddaje tezę o przywróceniu pojazdu mechanicznego do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody i pod każdym istotnym względem, tj. do stanu technicznego, dotychczasowej zdolności użytkowej, tożsamości jakości części składowych, ich trwałości, bezpieczeństwa pojazdu, estetyki, a także w miarę możliwie do dotychczasowej wartości handlowej pojazdu. Odszkodowaniem powinny zostać objęte ekonomicznie uzasadnione wydatki, a nie wydatki, które są dla obowiązanego do naprawienia szkody wydatkami najtańszymi i odpowiadają najtańszymi kosztom naprawy.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych przywołania wymaga również postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2006 r. (III CZP 91/05, LEX nr 1800669). Postanowieniem tym Sąd Najwyższy wprawdzie odmówił podjęcia uchwały na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych z

przyczyn w nim wskazanych, jednakże odniósł się do pytania Rzecznika (pytania nr 2 wniosku) o treści: „czy na podstawie art. 13 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK w związku z art. 361 i 363 k.c. zakład ubezpieczeń wypłacając odszkodowanie z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych może ograniczyć poszkodowanemu prawo do wyboru rodzaju części zamiennych potrzebnych do naprawy pojazdu?”, a które to zostało sformułowane w kontekście praktyki rynkowej polegającej na jednostronnym ustalaniu przy ubezpieczycieli wysokości odszkodowania według cen części alternatywnych w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego, a poszkodowany nie wyraził zgody na przyjęcie świadczenia obliczonego według cen części nieoryginalnych. W uzasadnieniu postanowienia Sąd Najwyższy wskazał, że rozważając pytanie sformułowane przez Rzecznika należy stwierdzić brak wątpliwości co do tego, że ubezpieczyciel nie może ograniczać prawa poszkodowanego do wyboru określonego rodzaju części zamiennych potrzebnych do naprawy pojazdu mechanicznego. W większości wypadków konieczne jest nabycie elementów, w celu ich montażu, w zamian za części zniszczone lub uszkodzone. Poszkodowany podejmuje jednak w tym przedmiocie autonomiczną decyzję (wyrok SN z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, niepubl.), której ubezpieczyciel nie może nakazać lub zakazać, ponieważ jego świadczenie ogranicza się do wypłacenia usprawiedliwionej kwoty (uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68, 01, OSP 2002/7-8/103). Owszem, w tej fazie likwidacji szkody ubezpieczyciel może zwracać uwagę na konsekwencję wyboru wykraczającego np. poza obowiązek odszkodowawczy, lub mając odpowiednie rozeznanie – sugerować źródła zaopatrzenia oceniane przez siebie jako korzystne co do jakości towarów i ceny. Skorzystanie przez poszkodowanego z tej sugestii może zaś doprowadzić do ugody (art. 13 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych /.../) obejmując całość lub pewne składniki likwidacji szkody.

Odnosząc zatem treść powyżej przywołanego fragmentu uzasadnienia postanowienia Sądu Najwyższego do omawianego zagadnienia można wyprowadzić wniosek, że to poszkodowanemu przysługuje prawo do wyboru określonego rodzaju części zamiennych. Jeżeli zatem uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego, poszkodowany może żądać ustalenia odszkodowania według cen części tego rodzaju. Oczywiście, z zastrzeżeniem, iż łączny koszt naprawy nie przekracza wartości rynkowej pojazdu z dnia szkody lub żądaniem odszkodowawczym nie są objęte uszkodzenia części składowych pojazdu nie pozostające w związku przyczynowym ze szkodą, za której skutki ponosi ubezpieczyciel. Poszkodowany podejmuje w tym zakresie autonomiczną decyzję, której ubezpieczyciel nie może mu zakazać, ponieważ jego świadczenie ogranicza się do wypłaty usprawiedliwionej kwoty. Oczywiście zakład ubezpieczeń może nakłonić poszkodowanego do

przyjęcia świadczenia ustalonego w oparciu o ceny części nieoryginalnych. Ubezpieczyciel jako profesjonalista posiada odpowiednie instrumenty do przekonania poszkodowanego, że określone części zamienne nie pochodzące od producenta pojazdu są takiej samej jakości, że pozwolą na przywrócenie pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wypadkiem i pod każdym istotnym względem. Przy czym przekonanie to nie może polegać tylko na pisemnym uzewnętrznieniu subiektywnych odczuć dłużnika o tożsamości jakościowej części zamiennych, czy przywołaniu enigmatycznej w swej treści dla poszkodowanego, deklaracji wytwórcy części nieoryginalnych o ich porównywalnej jakości z częściami oryginalnymi pochodzącymi od producenta pojazdu lub wskazaniu normatywnej definicji części oryginalnych i części o porównywalnej jakości. Przekonanie poszkodowanego do walorów części nieoryginalnych nie może tym bardziej polegać na jednostronnym ustaleniu odszkodowania w oparciu o ceny tego rodzaju części i wskazaniu sądowej drogi dochodzenia roszczeń.

Na zakończenie omawiania linii orzecznictwa Sądu Najwyższego warto przypomnieć jest to, że sądy powszechne, które przyznają pełne prawo poszkodowanego do żądania ustalenia wysokości odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu mechanicznego, bardzo często swoje stanowisko opierały właśnie na aktualnym orzecznictwie Sądu Najwyższego. Prawo poszkodowanego do naprawienia w ten sposób szkody w pojeździe wyprowadzono wprost lub pośrednio z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 r. (II CR 435/72, OSNC 1973/6/111), z wyroku SN z dnia 5 listopada 1980 r. (III CRN 223/80, OSCN 1981/10/181), z wyroku SN z dnia 27 czerwca 1998 r. (I CR 151/88, niepubl.), z wyroku SN z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64), a także z postanowienia SN z dnia 24 lutego 2006 r. (III CZP 91/05, LEX 180669) i z uchwały SN z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51).

Jeżeli natomiast chodzi o poglądy doktryny w omawianym obszarze to Rzecznik Ubezpieczonych nie zdiagnozował opracowania, w którym podjęta została próba szczegółowego odniesienia się do zagadnienia, jakiego dokładnie rodzaju części, jakiej jakości, jakiego źródła pochodzenia (oryginalnych, czy nieoryginalnych) może żądać poszkodowany. Czym winna być odpowiednia suma pieniężna w rozumieniu art. 363 §1 k.c. w sytuacji, gdy uszkodzeniu w pojeździe uległa część oryginalna, a w obrocie handlowym znajdują się różnego rodzaju części zamienne, w tym części alternatywne i jak dalece sięga prawo wyboru poszkodowanego do wyboru rodzaju części zamiennych. W doktrynie powszechnie podkreśla się i akceptuje wypracowane w dotychczasowej judykaturze Sądu Najwyższego dyrektywy interpretacyjne zasad odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym na gruncie przepisu art. 361 k.c. i art. 363 k.c., w tym odpowiedzialności sprawcy lub jego

ubezpieczyciela z OC komunikacyjnego w razie uszkodzeniu pojazdu mechanicznego. Jedynie na łamach literatury specjalistycznej i dotyczącej prawa ubezpieczeń gospodarczych można zdiagnozować stanowiska, które szerzej odnoszą się do zagadnienia restytucji przez świadczenie pieniężne w przypadku uszkodzenia części oryginalnych pojazdu mechanicznego. Dla przykładu, zdaniem J. Orlickiej cywilistyczne zasady odpowiedzialności za szkodę, w tym kompensacyjna funkcja odszkodowania, prowadzą do następujących wniosków: jeżeli naprawa uszkodzonego pojazdu ma polegać na wymianie części oryginalnych, to powinny zostać zamontowane części oryginalne – w przeciwnym wypadku mielibyśmy do czynienia jedynie z częściową kompensacją poniesionej szkody. Jeżeli natomiast naprawa uszkodzonego pojazdu ma polegać na wymianie części nieoryginalnych, to powinny zostać zamontowane części nieoryginalne – w przeciwnym razie poszkodowany zostałby wzbogacony i musiałby zwrócić wartość nadwyżki w związku z zasadą *compensatio lucri cum damno*. W sytuacji, gdy sprawca szkody w pojeździe ma spełnić świadczenie w pieniądzu i rozstrzygnięto, że naprawa wymagałaby użycia części oryginalnych albo też nieoryginalnych, odpowiednia suma pieniężna będzie oznaczała kwotę ustaloną na podstawie ceny zakupu takich części. Zdaniem J. Orlickiej dopuszczalność żądania ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, można również wyprowadzić z wciąż aktualnego wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r. (III CRN 450/70, OSCN 1971/11/205), w którym stwierdza się, że o przywróceniu stanu poprzedniego można mówić jedynie wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp.) odpowiada stanowi pojazdu sprzed wypadku. Do przywrócenia stanu poprzedniego konieczne jest zatem użycie części o takich samym cechach jak te zniszczone, a w szczególności tej samej jakości. Równoważna restytucji naturalnej zapłata odpowiedniej sumy pieniężnej oznaczać zatem musi kwotę umożliwiającą, w danych realiach rynkowych, nabycie dóbr potrzebnych do pełnej kompensacji poniesionej szkody<sup>7</sup>.

Podobne stanowisko podczas analizy dopuszczalności ustalenia odszkodowania według cen części alternatywnych z tytułu umowy OC posiadaczy pojazdu mechanicznego w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio do producenta pojazdu, zajął P. Wawszczak. Restytucja przez zapłatę odpowiedniej kwoty pieniężnej powinna co do zasady zachować tożsamość jakości części zamiennej, źródła jej pochodzenia. Jakość części (oryginalna, nieoryginalna) jako element stanu technicznego istniejącego przed wyrządzeniem szkody determinuje zakres uprawnienia poszkodowanego do ustalenia świadczenia odszkodowawczego

---

<sup>7</sup> J. Orlicka, *Klauzula napraw a zakres obowiązku odszkodowawczego w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, Rozprawy Ubezpieczeniowe, 2007, Nr 3, Warszawa 2008, s. 98-99.

według danego rodzaju części zamiennych. Zdaniem autora w sytuacji, gdy pojazd mechaniczny przez uszkodzeniem wyposażony był w części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego to zakład ubezpieczeń odpowiadający z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych może ustalić wysokość odszkodowania według cen części nieoryginalnych, tylko wtedy gdy poszkodowany wyrazi na to zgodę. Ubezpieczyciel może ustalić wysokość odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych także w sytuacji, gdy wymianie podlegają części nieoryginalne. Ustalenie w takim przypadku świadczenia odszkodowawczego na podstawie cen części oryginalnych stanowiłoby wzbogacenie się poszkodowanego, a co za tym idzie zachodziłaby pełna zasadność redukcji świadczenia zgodnie z zasadą *compensatio lucri cum damno*. Ponadto prawo wspólnotowe i krajowe regulujące problematykę wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym nie może stanowić ani samodzielnej, ani uzupełniającej walidacji do jednostronnego ustalenia przez ubezpieczyciela wysokości odszkodowania według cen części alternatywnych<sup>8</sup>.

Odmienne stanowisko zajął J. Nawracała<sup>9</sup>. Zdaniem autora oczywistym jest, że naprawa pojazdu w autoryzowanej stacji obsługi z użyciem części oryginalnych i nowych co do zasady zapewni przywrócenie do stanu poprzedniego. Jednakże nie w każdym przypadku jest to celowe i ekonomicznie uzasadnione. W przypadku pojazdów starszych istnieje uzasadnienie do dokonywania kalkulacji kosztów naprawy w oparciu o koszty nieoryginalnych części zamiennych (tzw. zamienników), pod warunkiem, że zapewniają one analogiczną funkcjonalność, estetykę i bezpieczeństwo jak części oryginalne nowe i ich użycie nie przekłada się na spadek wartości pojazdu. Zdaniem J. Nawracały dotychczasowe orzecznictwo Sądu Najwyższego pozwala na przyjęcie, iż w przypadku samochodów starszych nie jest niezbędne używanie przy ich naprawie części oryginalnych oraz dokonywanie tej naprawy w warsztacie będącym autoryzowaną stacją obsługi<sup>10</sup>. Konieczność dokonywania naprawy przy użyciu części nowych oraz w autoryzowanej stacji obsługi występuje w przypadku, gdy nakazują tego względy bezpieczeństwa, estetyki, trwałości części zamiennych oraz skutków związanych z wiążącymi poszkodowanego umowami gwarancji czy serwisowymi. W szczególności w sytuacji, gdy wypłata odszkodowania dokonywana jest na podstawie kosztorysu, ustalenie wysokości szkody musi się odbyć na podstawie oszacowania kosztów ekonomicznie i technicznie uzasadnionych. Oparcie się na kosztorysie, uwzględniającym koszty naprawy według stawek roboczogodziny ASO oraz cen

<sup>8</sup> P. Wawszczak, *Dopuszczalność zastosowania cen części alternatywnych przy ustalaniu wysokości odszkodowania za szkodę komunikacyjną z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2008, Nr 5, Warszawa 2008, s. 35-36.

<sup>9</sup> J. Nawracała, *Szkody częściowe w pojazdach*, *Miesięcznik Ubezpieczeniowy* Nr 12, Grudzień 2010, wyd. Ogma sp. z o.o., s. 17 i nast.

<sup>10</sup> J. Nawracała w kontekście dopuszczalności stosowania części nieoryginalnych przywołał uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/51/5) i postanowienie SN z dnia 24 lutego 2006 r. (III CZP 91/05, LEX nr 180669).

nowych oryginalnych części, mogłoby w przypadku pojazdów starszych doprowadzić do sytuacji, w której szkoda zostanie naprawiona *de facto* po kosztach niższych i tym samym prowadzić do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. Oczywiście, trzeba za każdym razem badać okoliczności danego przypadku. W przypadku pojazdów starszych istnieje w pewnych przypadkach uzasadnienie do tego, aby szkodę wyliczać w oparciu o ceny nowych części oryginalnych oraz stawek ASO. Przede wszystkim chodzi tutaj o sytuację, w której zamienniki w odniesieniu do danej części nie są dostępne albo też gdy dostępne zamienniki nie mają porównywalnej jakości do oryginału.

Przedstawiając opis praktyki rynkowej w omawianym obszarze, stan orzecznictwa sądów powszechnych, literatury i orzecznictwa Sądu Najwyższego, Rzecznik Ubezpieczonych pragnie również przedstawić swoje stanowisko w sprawie:

Naprawienie uszkodzonego pojazdu w kolizji lub wypadku drogowym przy użyciu części oryginalnych lub alternatywnych w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, przyjęcie określonej koncepcji na czym ma polegać w takiej sytuacji restytucja przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, jak dalece sięga prawo poszkodowanego do wyboru określonego rodzaju części zamiennych, zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych jest zagadnieniem wykładni prawa, a dokładnie rzecz ujmując, zagadnieniem dotyczącym interpretacji treści art. 363 §1 k.c. w zw. z art. 361 §2 k.c.

Zgodnie z art. 822 §1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Stosownie do art. 9 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1152 z późn. zm.) umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków. Z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia (art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK). Zgodnie z art. 36 ust. 1 przywołanej ustawy odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego

pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego świadczonego z tytułu ubezpieczenia OC zakreślona jest więc granicami odpowiedzialności cywilnej posiadacza, kierowcy samochodu.

Zgodnie z utrwalonym w orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowiskiem dla ustalenia pojęcia szkody ubezpieczeniowej należy sięgać do odpowiednich regulacji zawartych w kodeksie cywilnym (tak SN w uchwale z dnia 18 marca 1994 r., III CZP 25/94, OSNC 1994/10/188, oraz w uchwale z dnia 15 listopada 2001 r. III CZP 68/01, OSNC 2002/6/74). W przywołanych orzeczeniach Sąd Najwyższy podkreślił, że nie ma różnicy w pojęciu szkody w rozumieniu przepisów prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, gdyż w obu wypadkach chodzi o utratę lub zmniejszenie aktywów bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej.

Do rozstrzygnięcia o odszkodowaniu ubezpieczeniowym przy umowie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych konieczne jest sięgnięcie do ogólnych reguł kodeksu cywilnego, które odnoszą się do zakresu odszkodowania, w szczególności do przepisu art. 361 § 1 i 2 k.c. Reguły te nakazują przestrzeganie zasady pełnego odszkodowania w granicach adekwatnego związku przyczynowego. Podstawową bowiem funkcją odszkodowania jest kompensacja, co oznacza, że odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę, przy czym nie może ono jednak przewyższać wysokości faktycznie poniesionej szkody. Świadczenie odszkodowawcze wypłacane przez zakład ubezpieczeń z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych pokrywa zarówno *damnum emergens*, jak i *lucrum cessans*, a więc pełną szkodę osoby poszkodowanej. Przy czym odszkodowanie należne jest z tytułu odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej, a nie sprawczej. Podstawą prawną dla powstania roszczenia o odszkodowanie ubezpieczeniowe jest istnienie stosunku prawnego ubezpieczenia, a przesłanką – powstanie szkody wskutek zajścia wypadku ubezpieczeniowego, przewidzianego w warunkach danego ubezpieczenia<sup>11</sup>. Związek przyczynowy w sensie sprawstwa jest w zakresie odpowiedzialności gwarancyjnej zastąpiony związkiem normatywnym, tj. przepisem ustawy lub postanowieniem umownym wiążącym obowiązek naprawienia szkody z określonymi okolicznościami.

W myśl art. 361 §1 k.c. obowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W przepisie tym

---

<sup>11</sup> A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność odszkodowawcza z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i autocasco, a ogólne zasady prawa odszkodowawczego*, (w:) *Studia z prawa zobowiązań*, Warszawa – Poznań, 1979, s. 279 i nast. Analogiczne wywody prowadził Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, LEX nr 157324.

wskazana jest konstrukcja związku przyczynowego jako przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej. W powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono (art. 361 §2 k.c.). Stosownie do treści art. 363 §1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie do stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągnęło za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Zacytowany przepis art. 363 §1 k.c. przewiduje dwa sposoby naprawienia szkody. Pierwszy przez przywrócenie stanu poprzedniego i drugi przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Oba sposoby – w myśl ustawodawcy – mają doprowadzić do realizacji podstawowej funkcji odpowiedzialności odszkodowawczej, którą jest funkcja kompensacyjna. W tym znaczeniu wskazane sposoby naprawienia szkody mają charakter równorzędny. W zakresie jednak odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych świadczenie zakładu ubezpieczeń ma zawsze charakter świadczenia pieniężnego (art. 822 §1 k.c. w zw. z art. 805 §1 k.c.), co nie ogranicza uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia i wypłacenia odszkodowania w oparciu o poniesione już koszty naprawy uszkodzonego pojazdu mechanicznego.

Wybór sposobu naprawienia szkody w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, tj. czy na podstawie poniesionych kosztów naprawy, czy na podstawie przewidywalnych ich kosztów (kosztorysowe naprawienie szkody) nie może pomijać przesłanki interesu poszkodowanego. Odszkodowanie powinno bowiem przywrócić równowagę w majątku poszkodowanego. W myśl przeważającego zapatrywania w doktrynie i orzecznictwie szkodę stanowi różnica między stanem majątkowym poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby to zdarzenie nie nastąpiło<sup>12</sup>. Polski ustawodawca przyjął bowiem zasadę pełnego odszkodowania, zgodnie z którą naprawienie szkody ma zapewnić całkowitą kompensatę doznanego uszczerbku, nie dopuszczając zarazem do nieuzasadnionego wzbogacenia się poszkodowanego. A zatem poszkodowany może domagać się od osoby zobowiązanej do jej naprawienia zwrotu wszystkich wydatków jakie okazały się niezbędne do przywrócenia stanu poprzedniego.

O przywróceniu stanu poprzedniego uszkodzonego w kolizji lub wypadku drogowym pojazdu mechanicznego można mówić jedynie wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość,

---

<sup>12</sup> Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2005, s. 95.



wygląd estetyczny, itp.) odpowiada stanowi tegoż samochodu sprzed wypadku (tak SN w wyroku z dnia 3 lutego 1971 r. III CRN 450/70, OSCN 1971/11/205). W rezultacie przywrócenia stanu poprzedniego rzecz winna odzyskać te same walory użytkowe i estetyczne, jakie miała przed wyrządzeniem szkody. Restytucja charakteryzuje się tym, że zmierza do naprawienia poszczególnego naruszonego dobra lub interesu i może przybrać różnorodne postacie w zależności od charakteru naruszonego dobra i rodzaju szkody. Rekompensata przy tym oznacza nie tylko przywrócenie stanu poprzednio istniejącego, lecz również stworzenie takiego stanu, który w przybliżony sposób zaspakajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby poszkodowanego (tak SN w wyroku z dnia 19 lutego 2003 r., V CKN 1690/00, Lex 83828). Nie ulega też wątpliwości, co znajduje odzwierciedlenie w stanowisku doktryny i utrwalonym orzecznictwie Sądu Najwyższego, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomiczne uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku. Dał temu wyraz Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51). W uzasadnieniu tej uchwały zostało wyraźnie zaakcentowane, że efekt w postaci naprawienia szkody osiągnięty zostaje wtedy, gdy w wyniku prac naprawczych uszkodzony samochód zostaje doprowadzony do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody. Za „niezbędne” koszty naprawy należy uznać takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego [...] 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 [...]

Mając powyższe wywody na uwadze, przywołane orzecznictwo Sądu Najwyższego, a także jeszcze raz akcentując, że wypłacone odszkodowanie powinno zapewnić możliwość przywrócenia uszkodzonego pojazdu mechanicznego do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem, Rzecznik Ubezpieczonych stoi na stanowisku, że rozmiar szkody musi uwzględniać faktyczne uszkodzenia pojazdu mechanicznego. Ustalenia w tym zakresie rzutują na ocenę, jakie części można lub należy zamontować w uszkodzonym wskutek wypadku pojeździe. Dolegliwości jakie poszkodowany zmuszony został ponieść w następstwie wyrządzenia szkody winny zostać maksymalnie zredukowane. Restytucja przez świadczenie pieniężne, o której mowa w art. 363 §1 k.c. i kompensacyjna funkcja odszkodowania (art. 361 §2 k.c.) nie oznacza tylko przywrócenie wyłącznie jakiegokolwiek użyteczności technicznej pojazdu, ale również stworzenie

takiego stanu, który w najbardziej przybliżony sposób zaspakajałby, jak poprzednio, naruszone potrzeby uszkodowanego. Kryteria zatem doboru części zamiennych powinny zagwarantować przywrócenie pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody i pod każdym istotny względem – stanu technicznego, dotychczasowej zdolności użytkowej, tożsamości jakości części składowych pojazdu, ich trwałości i niezawodności, bezpieczeństwa, estetyki - a także w możliwie najpełniejszy sposób zniwelować ubytek wartości handlowej rzeczy, powstały wskutek jej uszkodzenia. Rodzaj części, jej jakość i źródło pochodzenia (od producenta pojazdu, od producenta części dostarczającego je do montażu, od producenta niezależnego wytwarzającego części poza reżimem produkcyjnym stosowanym przez producenta pojazdu) to element determinujący ocenę, czy świadczenie odszkodowawcze pozwala na przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem. Naprawa pojazdu powinna być przeprowadzona zgodnie z technologią przewidzianą przez jego producenta, w sposób gwarantujący bezpieczeństwo późniejszej eksploatacji i skuteczność wykonanych operacji.

Należy zatem opowiedzieć się za stanowiskiem sądów powszechnych, które jako zasadę traktują uprawnienie uszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu mechanicznego w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, niezależnie od wieku pojazdu, stanu jego eksploatacji, czy faktu, iż w obrocie handlowym znajdują się części nieoryginalne. Oczywiście, z tym zastrzeżeniem, że koszty naprawy pojazdu mechanicznego nie przekraczają jego wartości rynkowej z dnia szkody lub naprawa pojazdu mechanicznego nie prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia się uszkodowanego. W tej drugiej sytuacji odszkodowanie należałoby pomniejszyć o wzrost wartości samochodu.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych stan naprawionego za pomocą części oryginalnych samochodu będzie najbardziej zbliżony do stanu pojazdu sprzed kolizji, jeśli pojazd ten uprzednio posiadał zamontowane części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu mechanicznego. Koszty zakupu części oryginalnych poniesione w celu naprawienia pojazdu mechanicznego, który posiadał uprzednio części oryginalne do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody i przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń oraz zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu mechanicznego mogą być kwalifikowane jako „koszty niezbędne”. Stan technicznej używalności istniejący przed szkodą to nie jest taki stan, który powinien być rozumiany jako tylko i wyłącznie możliwość korzystania z funkcji pojazdu – uruchamianie, wyłączanie, poruszanie się z punktu „a” do punktu „b”. Przy takim rozumieniu tego stanu zawsze można byłoby poprzestać na pokryciu kosztów zakupu części używanych, względnie zwykłych zamienników. Każda bowiem część

zamienna zasadniczo pozwoli na korzystanie z pojazdu jako środka komunikacji. Pytanie jak długo i czy bezpiecznie oraz co najważniejsze, czy w sposób odpowiadający potrzebom właściciela do posiadania pojazdu mechanicznego określonej marki, od określonego producenta, z zachowaniem pełnej oryginalności części składowych. Nie każda jednak część zamienna pozwoli na odtworzenie stanu pojazdu sprzed wypadku pod każdym jego istotnym względem, który był wyposażony w części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu. Jeżeli dodatkowo koszty zakupu nowych części oryginalnych są cenami, którymi posługuje się dany zakład naprawczy lub dostawca części zamiennych dla tego zakładu naprawczego to mają one walor „kosztów ekonomicznie uzasadnionych”. Nie ma przy tym znaczenia, że ceny tych części odbiegają od cen innych części występujących na rynku, np. od części alternatywnych, których użycie w miejsce uszkodzonych części oryginalnych w wysoką wątpliwość poddaje tezę o przywróceniu pojazdu mechanicznego do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody i pod każdym istotnym względem, tj. do stanu technicznego pojazdu wyposażonego w części pochodzące od jego producenta, dotychczasowej zdolności użytkowej, tożsamości jakości części składowych, ich trwałości, bezpieczeństwa pojazdu, estetyki, a także w miarę możliwie do jego dotychczasowej wartości handlowej.

Odszkodowaniem zatem powinny zostać objęte ekonomicznie uzasadnione wydatki, a nie wydatki, które są dla obowiązanego do naprawienia szkody wydatkami najtańszymi i odpowiadają najtańszemu kosztowi naprawy. Niezależnie zatem od wszystkich możliwych technicznych metod naprawy pojazdu mechanicznego (części oryginalne i naprawa w ASO, części nieoryginalne i naprawa w ASO, części oryginalne i naprawa poza ASO, części nieoryginalne i naprawa poza ASO) wybierać należy zawsze tą, która najlepiej odpowiada definicji kosztów naprawy konstruowanej w oparciu o treść przepisów art. 363 §1 k.c. i art. 361 §2 k.c. w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe.

Przy przyjęciu tak sformułowanego zapatrywania ubezpieczyciel może określać wysokość odszkodowania według cen części nieoryginalnych, jeśli poszkodowany wyraźnie udzieli na to zgodę lub wymianie będą podlegały uszkodzone części nieoryginalne. Natomiast petryfikacja praktyki rynkowej opartej na zasadzie, że jeżeli w obrocie handlowym znajdują się zamienniki części oryginalnych to każdorazowo należy stosować części alternatywne, prowadzi w konsekwencji do relatywizacji zasad odpowiedzialności za szkodę. Jeżeli poszkodowany, któremu narzuca się odszkodowanie w oparciu o ceny części alternatywnych, zdecydowałby się na naprawę w oparciu o części oryginalne (bo tylko takie części znajdowały się w pojeździe przed szkodą) to musiałby z własnych środków pokryć różnicę pomiędzy wartością zakupu części pochodzących od producenta pojazdu a wartością części alternatywnych. Oznaczałoby to nic

innego jak częściowe przerzucenie na poszkodowanego obowiązku naprawienia szkody, przy braku wyraźnej podstawy prawnej do obciążania poszkodowanego skutkami wyłącznie zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za szkodę i w jakiegokolwiek części. W żaden sposób nie można przy tym zapominać, że gdyby poszkodowanemu nie został uszkodzony pojazd mechaniczny, to w dalszym ciągu w sposób niezakłócony korzystałby z niego, pojazd wyposażony byłby nadal w części oryginalne, o identycznym stopniu zużyciu, zaś poszkodowany nie musiałby ponosić żadnych wydatków związanych z wymianą części zamiennych do czasu ich całkowitego zużycia lub do chwili, w której zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu określone części należałoby wymienić na nowe. Poszkodowany nie musiałby również wymieniać części zamiennych lub komponentów pojazdu, których czas eksploatacji przewidziany przez producenta pojazdu odpowiada „żywności” tego pojazdu.

Rozważając też o zakresie uprawnienia poszkodowanego do wyboru określonego rodzaju części zamiennych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych – w opinii Rzecznika Ubezpieczonych - nie można tracić z pola widzenia istotnego elementu, jakim jest interes poszkodowanego wyrażający się w prawie właściciela do posiadania rzeczy wytworzonej przez określonego producenta, o określonej jakości, w oparciu o wysokie standardy produkcji, kontroli jakości i bezpieczeństwa, a także o określonej gwarancji i jakości jej serwisowania w czasie użytkowania. W przypadku rzeczy złożonej jakim jest niewątpliwie pojazd mechaniczny prawo to odnosi się również do poszczególnych jego części składowych. W przypadku dóbr powszechnego użytku prawo to nie jest już obecnie sferą zwykłego upodobania, lecz ma określoną wartość majątkową, regulowaną przez rynkowe prawo popytu i podaży, i która wyraża się w cenie rynkowej pojazdu mechanicznego danego producenta i określonej marki na tle innych pojazdów mechanicznych. Wiele osób nabywa pojazd mechaniczny, nie tylko z uwagi na jego cenę, ale również z uwagi na fakt, iż pojazd ten produkowany jest z wysokiej jakości komponentów i części zamiennych, w specjalnym reżimie produkcji, kontroli i gwarancji bezpieczeństwa użytkowania pojazdu mechanicznego. Pojazdy mechaniczne nabywane są również z uwagi na trwałość i niezawodność części zamiennych i ich pełną kompatybilność z konstrukcją pojazdu. Wiele osób następnie serwisuje ten pojazd przy użyciu części oryginalnych nie tylko jako wyraz szczególnego rodzaju dbania o rzecz, w tym utrzymania jego autentyczności, oryginalności wszystkich cech pojazdu i jego części składowych, ale również z uwagi na gwarancję jakości części zamiennych pochodzących od producenta pojazdu, ich niezawodność i trwałość, co łącznie przekłada się na prawidłowe i bezpieczne funkcjonowanie pojazdu wyposażonego w tego rodzaju części zamienne.

Atrakcyjność danego modelu pojazdu właśnie z powyższych względów powoduje, iż cena pojazdów określonej marki i od danego producenta jest wyższa od innych pojazdów z danego segmentu, pomimo tego, że te pozostałe pojazdy mają podobne parametry konstrukcyjne, techniczne i użytkowe. Pozbawianie prawa poszkodowanego do zastąpienia uszkodzonych części oryginalnych, częściami tego samego rodzaju tylko dlatego, że w obrocie handlowym znajdują się tańsze części nieoryginalne, niewątpliwie powoduje ograniczenie słusznego interesu poszkodowanego do posiadania rzeczy określonej marki, od określonego producenta, w tym co do części składowych rzeczy. Ztracany jest w ten sposób również walor oryginalności rzeczy. Powyższej konstatacji nie zmienia fakt wprowadzenia do ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. – Prawo własności przemysłowej (Dz. U. 2001, Nr 49 poz. 508 z późn. zm.) tzw. klauzuli napraw (art. 106<sup>1</sup> tejże ustawy)<sup>13</sup>. Rzeczą powszechnie znaną jest to, że pojazd o częściach nieoryginalnych osiąga mniejszą wartość rynkową niż pojazd, który posiadał wszystkie części bezpośrednio od producenta pojazdu. W dzisiejszych uwarunkowaniach rynkowych w większości przypadków pojazd mechaniczny przed jego sprzedażą sprawdzany jest w autoryzowanych stacjach obsługi lub z pomocą osób posiadających wiadomości specjalne z zakresu motoryzacji, nie tylko pod kątem jego wcześniejszej wypadkowości, aktualnego stanu technicznego, ale również pod kątem dbałości o niego, w tym dotychczasowego serwisowania przez sprzedającego. Okoliczności te istotnie wpływają na wartość rynkową i transakcyjną poszczególnego pojazdu.

W powyższym też kontekście szczególny wymiar nabiera pogląd wyrażony przez prof. T. Dybowskiego, że szkodą majątkową w przypadku uszkodzenia rzeczy lub innego dobra materialnego jest nie tylko zmiana rzeczy zmniejszająca jej użyteczność oceniana według zobiektywizowanych kryteriów (wartość sprzedażna), ale również każda inna zmiana, która nie odpowiada potrzebom właściciela, jego gustom ani zamiarom, choćby zmiana ta nie oznaczała obiektywne pogorszenie rzeczy (wartość użytkowa). Uszkodzenie rzeczy oznacza bowiem każdą zmianę, która zmniejsza wartość użytkową lub sprzedażną rzeczy. Wartość sprzedażna rzeczy jest kategorią obiektywną, jej wielkość oznacza się według cen rynkowych, a więc i szkoda w postaci zmniejszenia wartości sprzedażnej jest zobiektywizowana. Inaczej przedstawia się sprawa, jeśli chodzi o wartość użytkową, czyli zdolność zaspokajania określonych potrzeb. Za kryterium oceny jej wartości uchodzić mogą albo potrzeby przeciętnego użytkownika, albo też indywidualne potrzeby osoby poszkodowanej, które mogą się różnić od przeciętnego modelu. Gdy chodzi o ustalenie tego typu szkody, decydują indywidualne potrzeby, a także gusty poszkodowanego<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Klauzula ta została wprowadzona ustawą z dnia 29 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy Prawo własności przemysłowej.

<sup>14</sup> T. Dybowski (w:) *System Prawa Cywilnego, Prawo zobowiązań – Część ogólna*, pod. red. Z. Radwańskiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 1981, s. 231. Zdaniem T. Dybowskiego przykładem tak rozumianej szkody majątkowej jest chociażby przemalowanie przez złodzieja samochodu na kolor nie odpowiadający właścicielowi rzeczy.

Powyższe rozważania można odnieść do przypadków zniszczenia lub uszkodzenia innych rzeczy powszechnego użytku, niż pojazdy mechaniczne. Dla przykładu, jeżeli ktoś kupuje komputer od określonego producenta, w którym wszystkie jego części zostały wyprodukowane przez tego producenta oraz są sygnowane jego logo. Elementy komputera charakteryzują się wysoką jakością, produkowane są w oparciu o wysokiej klasy specyfikacje i normy produkcyjne, choć przeciętny użytkownik komputera prawdopodobnie nigdy nie wykorzysta w pełni jego możliwości, ale właśnie dla wysokiej klasy tej rzeczy i jej potencjalnych możliwości zakupił ją oraz zgodził się zapłacić wyższą cenę, niż gdyby kupował komputer złożony z części pochodzących od producentów niezależnych. Następnie, określona część składowa komputera zostanie zniszczona przez bezprawne zachowanie się osoby trzeciej (np. karta graficzna lub karta pamięci RAM), to czy w takiej sytuacji poszkodowany może żądać od sprawcy szkody odszkodowania ustalonego w oparciu o ceny części pochodzącej od producenta jego komputera? Czy też może jego roszczenie powinno zostać ograniczone do cen tzw. części „no name”, produkowanych przez niezależnych producentów? Przecież taka część komputera również znajduje się w obrocie, posiada podobną ilość krzemu, produkowana jest na podobnym układzie scalonym, może ma gorsze parametry techniczne, ale i tak dla przeciętnego użytkownika komputera różnica ta nie jest możliwa do wychwycenia w codziennym, typowym korzystaniu. Dodatkowo, taka część jest o wiele tańsza, niż część bezpośrednio pochodząca od producenta komputera. Czy zatem taka restytucja odpowiada potrzebom właściciela komputera co do posiadania rzeczy od określonego producenta, o określonych częściach składowych i dla których nabył rzecz? W opinii Rzecznika Ubezpieczonych funkcja kompensacyjna odszkodowania uprawnia poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części pochodzących bezpośrednio od producenta komputera i niezależnie od faktu, iż w obrocie znajdują się części tańsze i które zasadniczo pozwalają na korzystanie z komputera. Podobnie, czy jeśli osoba kupuje określone lekarstwo, gdyż wielokrotnie to lekarstwo było przepisywane przez jej lekarza i które zadziałało zgodnie z przewidywaniami i potrzebami tej osoby, to czy w razie wydatkowania określonej kwoty na zakup tego lekarstwa i następnie jej zaboru przez osobę trzecią, poszkodowany może żądać zwrotu poniesionych wydatków na to lekarstwo? Czy też jego roszczenie powinno ograniczać się do kwoty odpowiadającej wartości innego lekarstwa (innego producenta lub wytwórcy wyciągu z ziół), które w świetle subiektywnego przekonania dłużnika lub oświadczenia wytwórcy działa podobnie do zawłaszczonego lekarstwa, lecz jego cena jest zdecydowanie niższa? W opinii Rzecznika Ubezpieczonych poszkodowany może żądać zwrotu poniesionych kosztów zakupu lekarstwa, które dotychczas używał, jego stosowanie było zgodne z przewidywaniami i odpowiadało potrzebom nabywcy. Wreszcie, czy jeśli określona osoba kupuje np. torbę lub torebkę od określonego producenta, z serii nielimitowanej, o określonej jakości, ale

też i marki, która była budowana przez tego producenta wieloletnim doświadczeniem, a które łącznie przekładały się na cenę tej rzeczy, to czy w razie jej zniszczenia w sposób uniemożliwiający jej naprawę i przy założeniu, że pozostałość zniszczonej rzeczy nie przedstawia żadnej wartości handlowej oraz brak jest warunków do miarkowania odszkodowania (art. 440 k.c.), poszkodowany może żądać odszkodowania pozwalającego na zakup rzeczy od tego samego producenta i tej samej jakości? Czy może jednak jego roszczenie powinno ograniczać się do wartości torby lub torebki produkowanej przez inny podmiot, który zaświadczy, że jego torebka lub torba produkowana jest z podobnych materiałów, o podobnym wizualnie kształcie i wzorze oraz spełnia podobne funkcje użytkowe w postaci możliwości przenoszenia określonych rzeczy codziennego użytku? W opinii Rzecznika Ubezpieczonych poszkodowany i w takiej sytuacji posiada roszczenie o zapłatę odszkodowania pozwalającego na zakup analogicznej torby lub torebki, a nie jakiegokolwiek torby lub torebki, która znajduje się w obrocie, jest tańsza od zniszczonej i spełnia podobne funkcje użytkowe. Odszkodowanie obejmujące wartość zakupu analogicznej torby lub torebki będzie uwzględniało jego słuszny interes wyrażający się w prawie właściciela do posiadania rzeczy od określonego producenta oraz określonej marki.

Idąc dalej, Rzecznik Ubezpieczonych krytycznie odnosi się do stanowiska, które *a priori* zakłada, że przez użycie nowych części oryginalnych w miejsce uszkodzonych części tego rodzaju, ale częściowo już zużytych wskutek eksploatacji pojazdu, każdorazowo dojdzie do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego. W orzecznictwie Sądu Najwyższego wielokrotnie były już wskazywane desygnaty bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego. Zaliczyć do nich można: istotny wzrost pojazdu mechanicznego po naprawie w porównaniu do stanu istniejącego przed wyrządzeniem szkody (tak SN w wyroku z dnia 20 października 1972 r. II CR 425/72, OSNC 1973/6/111), pokrycie kosztów napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem (tak SN w wyroku z dnia 5 listopada 1980 r., III CRN 223/80, OSNC 1973/6/111) oraz objęcie odszkodowaniem kosztów poprawek spowodowanych przez warsztat naprawczy, np. koszty poprawek wadliwie wykonanych pierwotnie prac lub konieczność wymiany wadliwych części zamiennych (tak SN w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51).

Rzecznik Ubezpieczonych w pełni akceptując powyżej wskazane zapatrywania Sądu Najwyższego nie może zgodzić się z poglądem, formułowanym dość powszechnie przez ubezpieczycieli, że poszkodowany nie jest uprawniony do żądania wymiany uszkodzonych części oryginalnych już częściowo zużytych, nowymi częściami tego samego rodzaju, gdyż prowadziłoby to do jego bezpodstawnego wzbogacenia się. Oryginalna część nowa ma bowiem

znacznie większą wartość rynkową niż część tego samego rodzaju, ale która uległa częściowemu zużyciu wskutek eksploatacji pojazdu. Różnica ta stanowiłaby więc nieuzasadnioną korzyść dla poszkodowanego. Dla tak rozumianego bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego nie jest konieczny wzrost wartości pojazdu mechanicznego jako rzeczy złożonej w porównaniu do stanu sprzed wypadku, wystarczy przyrost wartości poszczególnej jego części składowej.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych ocenę, czy rzeczywiście doszło do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego poprzez zastosowanie nowych części oryginalnych w miejsce uszkodzonych części tego rodzaju można formułować dopiero po ustaleniu, że doszło do istotnego wzrostu wartości tego pojazdu jako rzeczy złożonej, a nie poszczególnej części składowej. Zgodzić się przy tym należy z oceną formułowaną przez większość wskazanych w niniejszym wniosku sądów powszechnych, że fakt uczestnictwa sprawnego pojazdu mechanicznego w kolizji i jego późniejsza naprawa, przeprowadzona nawet zgodnie z technologią producenta, nigdy nie jest czynnikiem zwiększającym jego wartość rynkową. Po naprawie pojazd poszkodowanego znajduje się w stanie powypadkowym, co automatycznie prowadzi do obniżenia jego wartości handlowej. Pojazdy powypadkowe osiągają na rynku wtórnym niższe ceny, niż pojazdy, które nie były w przeszłości uszkodzone, gdyż sam fakt wykonania jakiegokolwiek naprawy, nawet przy użyciu elementów nowych, może dawać podstawę do obniżenia wartości pojazdu w stosunku do tej sprzed szkody. Fakt, iż w miejsce części używanych wstawiono części nowe ma więc niejako znaczenie drugoplanowe w stosunku do ubytku wartości handlowej rzeczy. Zastosowanie dodatkowo części nieoryginalnych lub wprawdzie oryginalnych, ale używanych może ten ubytek jeszcze bardziej powiększyć.

Oczywiście nie można wykluczyć szczególnych sytuacji, w których wskutek zastosowania nowych, oryginalnych części zamiennych dojdzie do istotnego wzrostu wartości pojazdu do stanu sprzed szkody. Wówczas zgodnie z zasadą *compensatio lucri cum damno* należy dokonać redukcji kosztów naprawy o wzrost wartości samochodu. Nie zwalnia to jednak z obowiązku przyjmowania w wycenie kosztów naprawy cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu mechanicznego w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe. Redukcja tej nadwyżki poprzez pomniejszenie odszkodowania do cen części alternatywnych, które są niższe od kilkudziesięciu do kilkuset procent, byłaby znacznym uproszczeniem i mogłaby się odbyć z uszczerbkiem dla samego poszkodowanego. Redukcja nadwyżki miałaby bowiem większy wymiar niż procentowy przyrost wartości pojazdu do jego stanu sprzed szkody. Rzecznik Ubezpieczonych użył przy tym sformułowania „w szczególnych sytuacjach”, gdyż obserwacje i doświadczenia Rzecznika wskazują, że w przypadku średniego zakresu uszkodzeń wśród pojazdów kilkuletnich i niewielkiego zakresu uszkodzeń wśród pojazdów starszych, łączne koszty naprawy pojazdu i tak



przewyższają wartość rynkową z dnia szkody, a więc mamy do czynienia z tzw. szkodą całkowitą. Dywagacje o wzbogaceniu się poszkodowanego w takich sytuacjach są prawnie nieistotne, gdyż roszczenie poszkodowanego i tak ogranicza się do różnicy pomiędzy wartością rynkową pojazdu z dnia szkody a wartością pozostałości powypadkowych.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych o bezpodstawnym wzbogaceniu będziemy mieli również do czynienia w sytuacji wymiany uszkodzonych części alternatywnych na części oryginalne. Ciężar wykazania powyższych okoliczności, tj. istnienia warunków bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego obciąża ubezpieczyciela (art. 6 k.c.) jako strony wywodzącej okoliczności ograniczające jej zakres odpowiedzialności gwarancyjnej. Należy dodatkowo zauważyć, że zakład ubezpieczeń poprzez dokonanie oględzin pojazdu przed uznaniem odpowiedzialności za szkodę i spełnieniem świadczenia odszkodowawczego dysponuje pełną możliwością ustalenia, jakie części zostały uszkodzone, a więc czy były to części oryginalne, czy też ich zamienniki, a także czy części te były wcześniej uszkodzone lub czy zastosowanie części oryginalnych doprowadzi do istotnego wzrostu wartości pojazdu w porównaniu do stanu sprzed szkody, a jeśli tak to w jakiej wysokości. Jeżeli w razie sporu ubezpieczyciel zgłasza zastrzeżenia w powyższym zakresie to powinien taką okoliczność udowodnić, gdyż on w takim przypadku wyciąga skutki prawne.

Kontynuując, zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych poszkodowany powinien mieć prawo nie tylko do wyboru zakładu naprawczego, w którym zostanie przeprowadzona naprawa uszkodzonego pojazdu mechanicznego, ale również uprawnienie do wyboru określonego rodzaju części zamiennych, które zostaną użyte do naprawy. W sytuacji zatem, gdy uszkodzeniu uległy części oryginalne poszkodowany może żądać ustalenia wysokości świadczenia odszkodowawczego według cen tych części. Ceny części oryginalnych są cenami rynkowymi i mogą być w pełni ekonomicznie uzasadnione, chyba że łączne koszty naprawy przekraczałyby wartość rynkową pojazdu z dnia szkody. W tym drugim przypadku roszczenie poszkodowanego ograniczałoby się do różnicy pomiędzy wartością rynkową pojazdu z dnia szkody, a wartością pozostałości. Rzecznik Ubezpieczonych w pełni przy tym podziela pogląd Sądu Najwyższego, zaprezentowany w wyroku z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64), zgodnie z którym poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego najtaniej nowe części zamienne potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, jak również nabywania części używanych zamiast nowych. Tylko w razie możliwości przypisania mu zarzutu naruszenia obowiązku współdziałania wierzyciela z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania (art. 354 §1 i §2 k.c.) zobowiązany do naprawienia szkody miałby prawo do obniżenia z tego tytułu zakresu obowiązku odszkodowawczego. Ocenę prawidłowości

postępowania wierzyciela nie można jednak odrywać od jego osobistych cech i kwalifikacji. Inne wymogi należy postawić osobie obeznaney z rynkiem części zamiennych, a inne komuś, kto nie ma z nim do czynienia.

Przenosząc powyższe na grunt rozważań o zakresie uprawnienia poszkodowanego do ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, zarzut naruszenia zasady współdziałania przy wykonywaniu zobowiązania w sytuacji występowania w obrocie handlowym różnych grup części (oryginalne i nieoryginalne) i różnych rodzajów części w tych grupach (części nieoryginalne o porównywalnej jakości, inne części nieoryginalne) należy odnosić do części danego rodzaju. Przyjęcie odmiennego zapatrywania oznaczałoby możliwość każdorazowego przypisania wierzycielowi naruszenia obowiązku współdziałania z dłużnikiem, jeżeli poszkodowany nabyłby części oryginalne bezpośrednio od producenta w celu przywrócenia uszkodzonego pojazdu mechanicznego do stanu technicznej używalności istniejącej przed szkodą i pod każdym istotnym względem, gdyż w obrocie handlowym znajdują się inne, tańsze części nieoryginalne. Również trudnym do wyobrażenia dla Rzecznika Ubezpieczonych byłoby przypisywanie poszkodowanemu *a priori* nieolejalnego postępowania, jeśli ten zlecił kompleksową naprawę autoryzowanej stacji obsługi, w której ceny zamawianych części oryginalnych nieznacznie różnią się od cen tych części jakie oferowane są przez ich dystrybutorów poza siecią ASO. Pomijając argument o istotnym naruszeniu integralności procesu zleconej naprawy, nakładałoby to na poszkodowanego bezwzględny obowiązek poszukiwania części tego rodzaju na rynku i w innych kanałach dystrybucyjnych oraz tylko do określonego i akceptowanego przez ubezpieczyciela pułapu cen, a następnie osobiste ich zamawianie, co w konsekwencji istotnie odwlekałoby naprawę w czasie.

Rzecznik Ubezpieczonych stoi także na stanowisku, że zakres uprawnienia poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych powinien być tożsamy w sytuacji, w której odszkodowanie ustalane jest według przewidywalnych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu mechanicznego (kosztorysowe rozliczenie szkody), jak również w przypadku, gdy poszkodowany wywodzi swoje roszczenia na podstawie już poniesionych kosztów naprawy pojazdu przy użyciu części oryginalnych. Rzecznik Ubezpieczonych nie znajduje uzasadnienia dla wprowadzania prawnej oraz faktycznej gradacji zasad określania wysokości odszkodowania i polegającej na uznaniu, że w przypadku pojazdów kilkuletnich i starszych w kosztorysowym rozliczeniu szkody można stosować ceny części nieoryginalnych, a uzasadnieniem tego działania miałyby być domniemane wzbogacenie się poszkodowanego z uwagi na częściowe zużycie się części składowych pojazdu wskutek jego eksploatacji lub z uwagi na sam wiek pojazdu. Natomiast, jeśli poszkodowany naprawiłby pojazd przy użyciu części

oryginalnych to będzie mógł dochodzić odszkodowania według cen części tego rodzaju, a wiek pojazdu, stan jego eksploatacji nie będzie miał żadnego znaczenia. Nie dojdzie również do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego.

Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. Odszkodowanie ma bowiem wyrównać uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę. Przy takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego nie ma znaczenia, jakim kosztem poszkodowany faktycznie dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle to uczynił albo zamierza uczynić. Dlatego też dla określenia wysokości należnego poszkodowanemu od zakładu ubezpieczeń odszkodowania za szkodę wynikającą z uszkodzenia pojazdu w wypadku komunikacyjnym nie ma znaczenia fakt, że poszkodowany nie wykonał jeszcze naprawy pojazdu, na co słusznie zwrócił uwagę Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 czerwca 1988 r. (I CR 151/88, LEX nr 8894) i w uchwale z dnia 15 listopada 2001 r. (III CZP 68/2001, OSNC 2002/6/74) oraz Sąd Apelacyjny w Katowicach w wyroku z dnia 17 marca 2004 r. (I ACa 32/04, Wokanda 2005/6/49). Jeżeli zatem naprawa pojazdu samochodu i rzeczywiste poniesienie kosztów z tego tytułu nie jest warunkiem koniecznym do dochodzenia odszkodowania, to nie sposób podzielić poglądu, iż koszty naprawy określone przez specjalistyczny warsztat nie mogą być miernikiem ustalenia odszkodowania należnego poszkodowanemu, gdy ten nie dokonał naprawy samochodu (tak też SN w wyroku z dnia 16 maja 2002 r. (V CKN 1273/00, LEX nr 55515). Podzielając w pełni powyżej zaprezentowany kierunek interpretacyjny, podobnie można wskazać, że nie sposób podzielić poglądu, iż ceny części oryginalnych w przypadku kosztorysowego rozliczenia szkody nie mogą być miernikiem ustalania wysokości odszkodowania, jeżeli uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe.

Rzecznik Ubezpieczonych w pełni podziela pogląd, że prawo wspólnotowe i krajowe, które reguluje problematykę wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym<sup>15</sup> nie może stanowić podstawy normatywnej do ustalania odszkodowania w oparciu o części alternatywne w sytuacji, gdy poszkodowany nie wyraził zgody na ich zastosowanie w miejsce uszkodzonych części oryginalnych. Stwarza jedynie możliwość wyboru konsumentowi rodzaju części

---

<sup>15</sup> Przywoływane już wielokrotnie w treści wniosku: rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu stosowania porozumień ograniczających konkurencję; rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1400/2002 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym; rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję; rozporządzenie Komisji Europejskiej z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych.

zamiennych, ich źródła pochodzenia, sieci dystrybucyjnej części, które następnie użyje do naprawy pojazdu mechanicznego. Nie narzuca mu natomiast obowiązku stosowania części określonego rodzaju i określonej jakości, o wskazanym źródle zaopatrzenia, czy pochodzenia. Nie stanowi także regulacji szczególnej do przepisów art. 361 k.c. i 363 k.c. Wobec istnienia obowiązku pełnego naprawienia szkody oczywista i zrozumiała jest konieczność oddzielenia zagadnień związanych z prawem odszkodowawczym od zagadnień związanych z konkurencją na rynku usług motoryzacyjnych i regulujących jego działanie. Są to bowiem dwie niezależne od siebie płaszczyzny, a należyte wykonanie zobowiązania z umowy OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wymaga – w opinii Rzecznika Ubezpieczonych - ich całkowitego rozdzielenia.

Ponowić należy również konstatację z wstępnej części uzasadnienia niniejszego wniosku, że w przypadku części nieoryginalnych o porównywalnej jakości, ustawodawca unijny i krajowy ocenę, czy dana część zapasowa jest częścią zapasową porównywalnej jakości pozostawił wyłącznie producentowi tej części. Nie zostały powołane żadne instytucje standaryzujące, certyfikujące, kontrolujące, które obiektywnie i rzetelnie mogłyby zweryfikować, czy dany element, tak jak twierdzi jego producent, spełnia kryteria definicji części zapasowej porównywalnej jakości. Kontrola odbywa się wyłącznie za pośrednictwem mechanizmów wolnego rynku oraz powszechnych przepisów prawa prywatnego (odpowiedzialność z tytułu rękojmi, potencjalna odpowiedzialność odszkodowawcza za złożenie nieprawdziwego oświadczenia co do rodzaju części zapasowej, źródła ich pochodzenia i jakości), względnie przez instrumenty administracyjnoprawnej ochrony konkurencji i praw konsumentów. Przy czym kontrola ta może mieć co najwyżej charakter następczy i zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych nie powinna mieć żadnego wpływu na zasadę odpowiedzialności za szkodę. Zasadniczo też deklaracja producenta części tego rodzaju co do ich jakości równoważnej z jakością części oryginalnych nie jest poparta wynikami odpowiednich badań, tak jak to ma miejsce w przypadku części oryginalnych zamontowanych w samochodzie posiadającym homologację. Można zatem sformułować zasadny wniosek, że nawet dla dobrze wyedukowanego konsumenta przeprowadzenie oceny o przydatności technicznej tego rodzaju części do naprawy pojazdu mechanicznego lub przeprowadzenie kontroli prawdziwości oświadczenia producenta co do rzeczywistej jakości tej części jest w zasadzie niemożliwe. Można także sformułować wniosek jeszcze dalej idący, że pełna kontrola prawdziwości oświadczenia producenta części nieoryginalnych co do równoważności jakości jego części z częściami oryginalnymi - bez przeprowadzenia odpowiednich badań w warunkach laboratoryjnych, znajomości dokumentacji technicznej części (w tym, co do parametrów technicznych danej części, w szczególności jej właściwości chemicznych i fizycznych) i procesu produkcji - nie jest również możliwa do

przeprowadzenia przez podmioty trudniące się serwisowaniem i naprawami pojazdów mechanicznych. Oczywiście, nie oznacza to, iż podmioty te nie przeprowadzają oceny jakości tych części. Ocena ta jest najczęściej wynikiem wieloletnich obserwacji praktycznych skutków używania tych części w czasie montażu i późniejszej ich eksploatacji w porównaniu z częściami oryginalnymi i generalnie ma negatywny charakter dla jakości części nieoryginalnych.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych deklaracja producenta części nieoryginalnych co do równoważności jakości z częściami oryginalnymi, czy też subiektywne odczucie dłużnika co do jakości tych części nie powinny doprowadzić do ich prymatu nad zasadą pełnego odszkodowania i wynikającą z niej koniecznością możliwie najpełniejszej minimalizacji rozmiarów szkody przy uwzględnieniu naruszonych potrzeb poszkodowanego.

Zwrócić ponownie należy uwagę, że różnice pomiędzy grupą części oryginalnych a nieoryginalnych, różnorodność rodzajów części występujących w samej grupie części nieoryginalnych<sup>16</sup> powodują, że nie są one możliwe do wychwycenia nawet dla dobrze wyedukowanego konsumenta. Również poszkodowany nie jest w stanie ocenić, czy zastosowanie określonych części zamiennych z grupy części nieoryginalnych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych pozwoli na przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem - jakości części składowych, stanu technicznego, zdolności użytkowej, trwałości, bezpieczeństwa pojazdu, estetyki, czy wartości handlowej pojazdu jako rzeczy złożonej. Poszkodowany nie ma możliwości zweryfikowania, czy czas przewidywalnej eksploatacji części nieoryginalnej jest tożsamy z częścią oryginalną, czy zastosowanie części nieoryginalnych będzie wiązać się z większymi nakładami finansowymi w przyszłości na serwisowanie i naprawę tych części, czy też nie.

Nawet jeśli hipotetycznie założyć, że część nieoryginalna o porównywalnej jakości może być tej samej jakości co część oryginalna bezpośrednio pochodząca od producenta pojazdu mechanicznego, że produkowana jest w oparciu o bardzo dobre specyfikacje i wysokie standardy produkcyjne oraz kontrolne, i pozwala od strony formalnej przywrócić uszkodzony pojazd mechaniczny do stanu poprzedniego to trzeba dodatkowo zwrócić uwagę na definicję części nieoryginalnych o porównywalnej jakości w rozumieniu polskich rozporządzeń Rady Ministrów w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu stosowania porozumień ograniczających konkurencję. W rozumieniu aktualnie obowiązującego rozporządzenia częściami nieoryginalnymi o porównywalnej jakości są części, których producent zaświadczy, że są tej samej jakości co części, które są lub były produkowane przez producenta pojazdu. W opinii Rzecznika Ubezpieczonych w

---

<sup>16</sup> Różnice te w formie kwalifikacji jakościowej części zamiennych zostały przedstawione na s. 4 i 5 uzasadnienia wniosku.

tej definicji niezmiernie ważne jest wyrażenie „były”, albowiem może dotyczyć zarówno sytuacji, w której producent pojazdów bezpośrednio nie produkuje już części zamiennych, gdyż zaprzestał produkcji danego modelu pojazdu mechanicznego, ale również i takiej, w której producent pojazdów zmienił warunki techniczne swoich części, zwiększył ich jakość z powodu awaryjności lub ulepszył je technologicznie dla zwiększenia ich trwałości (np. dodatkowo powłoka antykorozyjna) albo bezpieczeństwa (np. nowy skład chemiczny części w celu zmniejszenia skutków jej uszkodzenia w kolizjach). W tej drugiej sytuacji część nieoryginalna będzie nadal o porównywalnej jakości do części oryginalnej w rozumieniu przepisów o wyłączeniach grupowych w sektorze motoryzacyjnym, natomiast diametralnie się będzie różnić od części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych pewną naiwnością byłoby twierdzenie, że ceny części nieoryginalnych są niższe tylko i wyłącznie z powodu przyjętego przez producentów tych części, biznesowego modelu prowadzonej działalności i wynikających z niego ekonomicznych konsekwencji dla ostatecznej ceny produktów, np. tańsze źródła zaopatrzenia w surowce, niższe koszty wytworzenia produktu i transportu tych części do ich bezpośrednich dystrybutorów, niższe marże, uproszczony kanał dystrybucji części, w tym mniejsza liczba pośredników w ich zbywaniu, mniejsza cena z powodu braku marki, etc. Zasady doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania wskazują, że ceny tych części pozostają jednak w ścisłym związku przyczynowym z ich jakością. Argumenty o atrakcyjności handlowej części nieoryginalnych, twierdzenie, że jeśli części te są tańsze, to części oryginalne są ekonomicznie nieuzasadnione, enigmatyczne oświadczenie producenta części nieoryginalnych o porównywalnej jakości tych części z częściami oryginalnymi w swej treści nawet dla dobrze wyedukowanego konsumenta, nie powinny prowadzić do ich prymatu nad prawem poszkodowanego do przywrócenia pojazdu do stanu technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody i pod każdym istotnym względem oraz naruszonych potrzeb właściciela do posiadania rzeczy od określonego producenta i o określonych częściach składowych.

Zasady doświadczenia życiowego wskazują również, że gdyby te tańsze, nieoryginalne części były tak samo dobre – jako twierdzą powszechnie ubezpieczyciele - z częściami, które stosowane są do montażu pojazdów mechanicznych, to producenci pojazdów w celu zmniejszenia kosztów wytworzenia swojego produktu, obniżenia ceny sprzedaży i zwiększenia jej ilości, a w konsekwencji zwiększenia zyskowności swojej działalności gospodarczej, zaczęliby powszechnie używać do produkcji samochodów tylko części nieoryginalnych. Producenci pojazdów nie mieliby żadnego interesu ekonomicznego w bezpośredniej produkcji lub w zamawianiu części wytwarzanych w reżimie produkcyjnym producenta pojazdu, które są droższe w ich wytworzeniu. Nie musieliby prowadzić niewątpliwie kosztownych prac badawczych dla

stworzenia projektów, wzorów części zamiennych, opracowania standardów procesu ich produkcji i linii produkcyjnych, a także kontroli ich jakości, trwałości funkcjonowania i bezpieczeństwa ich użycia w pojeździe. Producenci pojazdów nie musieliby też prowadzić bardzo kosztownych prac rozwojowych nad udoskonaleniem części zamiennych. Przenieśliby również koszty wynikające z gwarancji i rękojmi na wytwórców niezależnych. Rzecznik Ubezpieczonych obserwując rynek usług motoryzacyjnych nie dostrzegł również, aby producenci pojazdów rekomendowali stosowanie części nieoryginalnych w przeglądach serwisowych pojazdów lub w ich naprawach powypadkowych. Brak rekomendacji to nie tylko wynik ewentualnych negatywnych skutków dla własnych wyników finansowych, ale również to, że producenci nie mogą złożyć względem konsumentów żadnych gwarancji, że części nieoryginalne są tej samej jakości, trwałości, niezawodności estetyki, i co najważniejsze, że ich stosowanie jest tak samo bezpieczne, jak w przypadku części zamiennych, które stosowane są do montażu pojazdu mechanicznego.

Rzecznik Ubezpieczonych analizując wyroki sądów powszechnych w sprawach odszkodowawczych, ale również prowadząc postępowania skargowe w sporach pomiędzy ubezpieczycielami a poszkodowanymi, spotyka się z powszechną krytyką jakości części nieoryginalnych. Co ważne, krytyka ta nie jest tylko podnoszona przez przedsiębiorców świadczących usługi napraw pojazdów silnikowych, ale przede wszystkim przez biegłych niezależnych rzeczoznawców oraz przez stowarzyszenia zrzeszające osoby wykonujące tę działalność. Krytyka ta formułowana jest także przez zdecydowaną większość sądów powszechnych i biegłych sądowych uczestniczących w postępowaniach cywilnych. Powszechnie i zgodnie podkreśla się, że jakość i trwałość części zamiennych nieoryginalnych, a w szczególności parametry konstrukcyjne, są niemożliwe do oceny, a zastosowanie takich części zawsze wiąże się z ryzykiem, że ich trwałość będzie niższa w porównaniu z częściami oryginalnymi. Zamienniki nie podlegają bowiem kontroli produkcyjnej tak jak części oryginalne, a zatem ich jakość, począwszy od materiału, poprzez technologię wykonania, może być bardzo różna. Nie można zatem na poszkodowanego przenosić ryzyka związanego z używaniem części nieoryginalnych. Poszkodowany nie posiada instrumentów do przeprowadzenia oceny przydatności technicznej części nieoryginalnych dla pojazdu mechanicznego. Brak jest przy tym jakichkolwiek regulacji prawnych wprowadzających procedury administracyjne potwierdzające jakość części samochodowych, np. konieczność uzyskania certyfikatów, czy przeprowadzania audytów. Jakość części nieoryginalnych poddana jest jedynie rynkowemu prawom popytu i podaży. Stosowanie części nieoryginalnych zwiększa ubytek wartości handlowej uszkodzonego pojazdu po naprawie.

Biegli sądowi zgodnie podkreślają, iż części od alternatywnych dostawców są gorszej jakości, wykonane bez dbałości o szczegóły dotyczące kształtu, wymiarów, wykończenia krawędzi i zabezpieczenia antykorozyjnego. Części te nie są poddawane żadnej wiarygodnej weryfikacji jakościowej. Deklaracja producenta co do ich jakości równoważnej z jakością części oryginalnych nie jest poparta wynikami odpowiednich badań, tak jak ma to miejsce w przypadku części oryginalnych zamontowanych w samochodzie posiadającym homologację i nie jest potwierdzona atestami, czy też certyfikatami wydawanymi przez uprawnione do tego jednostki i instytuty badawcze. Zainstalowanie w pojeździe części zamiennych, produkowanych przez podmiot inny niż producent danej marki, łączy się z ryzykiem nieprawidłowej pracy pojazdu, zmniejszenia jego wartości handlowej czy też z problemami przy montażu takich części. Montaż elementów alternatywnych stwarza większe lub mniejsze problemy w związku z brakiem odpowiedniego wykończenia blach, niedokładnym wykonaniem otworów montażowych, niedokładnością kształtów i wymiarów. To z kolei powoduje, że dokonujący naprawę warsztat musi poświęcić zdecydowanie więcej czasu na dopasowanie elementów alternatywnych, co może generować dodatkowe koszty po stronie klienta. Biegli sądowi wskazują także, że dla kryterium doboru części zamiennych, ich źródła pochodzenia, fundamentalne znaczenie ma też lokalizacja części podlegających wymianie przy planowanej naprawie. Jeśli zajmują one czołową i tylną część pojazdu, to w razie kolizji ich obecność może wywrzeć niebagatelny wpływ na stopień uszkodzenia pojazdu, a także na bezpieczeństwo osób znajdujących się w pojeździe i poza nim. Potwierdzeniem powyższych ocen mogą być wyniki badań aspektu bezpieczeństwa części alternatywnych przeprowadzonych przez niezależny brytyjski instytut MIRA, który porównywał wpływ zastosowania oryginalnej maski i zamiennika do Forda Fiesty na obrażenia potrąconego pieszego. Przy użyciu nieoryginalnej części możliwość wystąpienia obrażeń wzrosła z 24% do aż 41%. Biegli sądowi zwracają również uwagę na bardzo istotne (również pod względem bezpieczeństwa użytkownika samochodu) problemy związane ze stosowaniem części nieoryginalnych w procesie naprawy pojazdu i ich późniejszą eksploatacją, które dotyczą m.in. wskazywanej już powyżej konieczności przeprowadzenia dodatkowych czynności w celu dopasowania tych części, często w sposób niezgodny z technologią producenta pojazdu, zwiększonej pracochłonności przy montażu, a następnie z częstymi przypadkami szybszego zużycia się części nieoryginalnych o gorszej jakości, a nawet materiałowego odkształcania się tych części (głównie części zewnętrznych pojazdu) pod wpływem niskich temperatur w okresie zimowym lub wysokich temperatur w okresie letnim, a więc zjawiska którego nie można zasadniczo zaobserwować w przypadku części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu.




Z uwagi na powyższe, a także na istotny społeczny wymiar problemu, Rzecznik Ubezpieczonych uważa za zasadne wniesienie wniosku o rozstrzygnięcie rozbieżności w wykładni prawa, występujących w orzecznictwie sądów powszechnych, które następnie przekładają się na niejednorodną praktykę w postępowaniach likwidacyjnych prowadzonych przez zakłady ubezpieczeń. W ocenie Rzecznika, właściwe określenie przez Sąd Najwyższy kierunku wykładni treści art. 361 k.c. i art. 363 k.c. w zakresie dotyczącym zasad ustalania wysokości odszkodowania za szkody komunikacyjne, nie tylko przyczyni się do ujednoczenia orzecznictwa sądów powszechnych w analogicznych sprawach, ale również do istotnego zmniejszenia liczby postępowań sądowych w tego typu sprawach. Wpłyne to również na poprawę jakości postępowań likwidacyjnych prowadzonych przez ubezpieczycieli w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.



Rzecznik Ubezpieczonych

Halina Olendzka

RADCA PRAWNY

  
Aleksander Daszewski

WA-4786