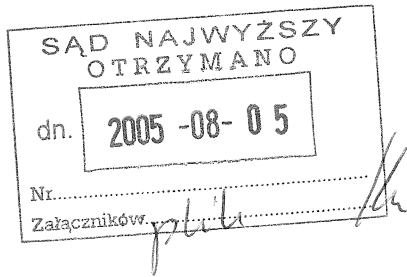


Warszawa 2005.08.05

RU/223/05/AID



**Sąd Najwyższy
z siedzibą
w Warszawie**

Wniosek

o podjęcie uchwały mającej na celu wyjaśnienie budzącego wątpliwości przepisu art. 361 i 363 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (Dz. U. nr 16 poz.93 z późn. zm.).

Działając na podstawie art. 60 § 2 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. Nr 240 poz. 2052) oraz art. 28 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych (Dz.U. Nr 124 poz. 1153) Rzecznik Ubezpieczonych zwraca się z wnioskiem o podjęcie uchwały mającej na celu udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania :

Czy na podstawie przepisów art. 13 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK w związku z art. 361 i 363 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. kodeks cywilny (Dz.U. nr 16 poz. 93 z późn. zm.) zakład ubezpieczeń wypłacając odszkodowanie z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych może:

1. pomniejszyć je o różnicę między wartością nowych części potrzebnych do jego naprawy a wartością wynikającą ze stopnia ich zużycia (tzw. amortyzację, urealnienie wartości części czy merkantylny ubytek wartości) ?
2. ograniczyć poszkodowanemu prawo do wyboru rodzaju części zamiennych potrzebnych do naprawy pojazdu?

Uzasadnienie

Działając na podstawie art. 28 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych (Dz.U. nr 124 poz. 1153

z późn.zm.), Rzecznik Ubezpieczonych przedstawia do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne ujęte w petitum wniosku.

Uzasadniając pytania Rzecznika należy wskazać, iż na tle przepisów art. 13 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK w związku z art. 361 i 363 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (Dz. U. nr 16 poz.93 z późn. zm.) oraz obserwowanych działań zakładów ubezpieczeń prowadzących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych i powiązanych z nimi ściśle rynkiem motoryzacyjnym pojawiły się znaczne rozbieżności w ich stosowaniu.

Obserwowana w tym zakresie praktyka wskazuje na dwa rozbieżne stanowiska, które znajdują odbicie, w praktyce likwidacji szkód stosowanej przez niektóre zakłady ubezpieczeń (szczególnie TUiR Warta S.A.) jak i sporadycznie w orzecznictwie sądów powszechnych.

Zgodnie z pierwszym poglądem art. 361 k.c. statującym zasadę pełnego odszkodowania, zakład ubezpieczeń powinien ponieść koszty naprawy wszelkich, uzasadnionych ekonomicznie wydatków w celu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody. Przywrócenie do takiego stanu polega na doprowadzeniu pojazdu do używalności i jakości w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. W związku z tym jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych części to poniesione na nie wydatki wchodzą w skład kosztów naprawienia szkody. Analogiczne stanowisko, co prawda w poprzedniej rzeczywistości gospodarczej prezentował Sąd Najwyższy w orzeczeniach z 20.10.1970r. (sygn. akt II CR 425/72) i późniejszym z 02.11.1980r. (sygn. akt CRN 223/80). Zwolennicy tego poglądu posiłkują się również aktualnym orzeczeniem Sądu Najwyższego z dnia 25.04.2002r. (sygn. akt. I CKN 1466/99), w którym Sąd podkreślił, iż ubezpieczony nabywając części samochodowe – nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy oferującego je najtaniej a także, że wartość części zamiennych do samochodów zagranicznych należy ustalić według cen stosowanych w przedstawicielstwach marek tych pojazdów lub autoryzowanych stacjach obsługi. Podobne stanowisko, wychodzące w swoim zakresie nieco dalej przyjmuje doktryna prawa ubezpieczeniowego – prof.dr hab. Andrzej Wąsiewicz¹ twierdził, że zasada zastąpienia części zniszczonych lub uszkodzonych częściami nowymi dotyczy również przypadku użycia do naprawy pojazdu ulepszonych i zmodernizowanych części lub zespołów, których przed wypadkiem pojazd nie miał. Podobnie, na co warto zwrócić uwagę, w doktrynie panuje zgodny pogląd², iż w razie niewielkiej zmiany wartości po naprawie nie

¹ Wąsiewicz A., „Ubezpieczenia Komunikacyjne”, Wydawnictwo Branta, Bydgoszcz 1996.

² op.cit oraz Szpunar A., „Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i na osobie.”, Wydawnictwo Branta, Bydgoszcz 1999.

podlega ona uwzględnieniu. Autorzy stwierdzają, iż w razie użycia części nowych poszkodowani byłiby bezpodstawnie wzbogaceni wyłącznie w przypadkach gdyby naprawienie szkody obejmowało naprawę takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, pod warunkiem, że bez nich mogłoby nastąpić przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. W tym miejscu warto również nadmienić na występujący w przypadku uszkodzenia pojazdu ubytek wartości handlowej, o czym traktuje również orzecznictwo Sądu Najwyższego - uchwała z dnia 12.10.2001r. (sygn. akt III CZP 57/01).

Powyższe twierdzenia potwierdzają również orzeczenia sądów niższej instancji, które przeważnie przyznają rację poszkodowanym i nakazują ubezpieczycielom by skorygowali wypłacone wcześniej odszkodowania. Samo bowiem użycie do naprawy nowych części nie prowadzi do wzrostu wartości pojazdu, zaś nawet najbardziej staranna naprawa nie zapobiegnie spadkowi wartości pojazdu³. Analogiczne stanowisko zajmuje większość komentatorów kodeksu cywilnego⁴.

Odmienne poglądy, prezentowane przez niektóre zakłady ubezpieczeń szczególnie zaś TUiR Warta S.A. a także, co prawda rzadko pojawiający się w orzecznictwie sądów niższej instancji głosi, że naczelną zasadą ustalania wysokości szkody komunikacyjnej jest odpowiednie jej wartościowe urealnienie. Urealnienie wartości części zamiennych stosuje się w powiązaniu z okresem eksploatacji pojazdu; jest bowiem zdaniem zwolenników tego poglądu oczywiste, że zarówno sam pojazd jak i zamontowane w nim elementy tracą z upływem czasu na wartości. Z tych względów biorąc pod uwagę wiek i markę pojazdu przy wyliczaniu wartości części na potrzeby odszkodowania istnieje konieczność zastosowania współczynników urealnających ich wartość. Podkreśla się przy tym, iż istotą stosowania w wycenach wysokości szkód komunikacyjnych współczynników urealnających wartości części nie jest a priori uniknięcie wzbogacenia poszkodowanego poprzez użycie do naprawy części zakupionych po cenach maksymalnych. Zasadniczą kwestią jest zastosowanie optymalnego ekonomicznie sposobu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody, z dochowaniem obowiązku pełnego odszkodowania wynikającego z przepisu art. 361 k.c.

Zwolennicy tego poglądu powołują argument konieczności badania obecnych rynkowych realiów ekonomicznych i sprzeciwiają się dowolności w kształtowaniu przez zmonopolizowany rynek Autoryzowanych Stacji Naprawczych poziomu cen usług i części wobec braku mechanizmów rynkowych, zwłaszcza konkurencji, w kształtowaniu poziomu

³ Dwie tego typu sprawy zostały opisane w dzienniku Rzeczpospolita z dnia 03.10.2002r. w artykule pt. „Sędziowie nie akceptują cięć” (w załączeniu).

⁴ Np. „Komentarz do kodeksu cywilnego księga III tom II Zobowiązania”, Bieniek G.-red., Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2002, str.77.

cen między Autoryzowanymi Stacjami Obsługi (ASO) a zakładami ubezpieczeń. Podkreślają przy tym, że ustalenie kosztów naprawy kilkuletniego pojazdu na maksymalnym poziomie cenowym stosowanym przez autoryzowane stacje obsługi wykracza poza normalne następstwa szkody określone w przepisie art. 361 k.c. Przyjmują stanowisko, że zadość wymogom ustawowym czyni udostępnienie pełnej bazy informacyjnej w zakresie źródeł nabycia nowych części od niezależnych dystrybutorów oraz warsztatów naprawczych, które dokonują naprawy w zakresie i za cenę ustaloną i akceptowalną przez zakład ubezpieczeń.

Nadto wskazują na zmiany będące wynikiem transformacji ekonomicznej kraju oraz pojawiające się ich zdaniem rozstrzygnięcia w najnowszej linii judykatury. Prezentując swoje stanowisko posiłkują się tezą uchwały SN z dnia 13.06.2003r. (sygn.akt III CZP 32/03), która ich zdaniem potwierdza prawidłowość praktyki stosowanej przez ubezpieczycieli, nie dając akceptacji dla stosowania maksymalnych kosztów naprawy lecz odpowiadające realiom ekonomicznym i terytorialnym miejsca, w którym likwidowana jest szkoda – wykonywana naprawa. Na uzasadnienie swoich twierdzeń powołują również orzeczenia sądów niższej instancji wskazując na fragment uzasadnienia do orzeczenia z dnia 23.09.2002r., który zapadł w II instancji. Sąd w tym orzeczeniu stwierdził, że „Sąd I instancji prawidłowo ustalił, że części zniszczone w należącym do X samochodzie osobowym marki (...) można zastąpić częściami niekoniecznie nowymi, lecz także używanymi. Tenże model samochodu jest pojazdem powszechnie występującym obecnie w obrocie i nabycie do niego części zamiennych nie wiąże się ze szczególnymi utrudnieniami. Tylko istnienie szczególnych trudności związanych z nabyciem części używanych do samochodu obligowałoby Sąd I instancji do uwzględnienia przy ustaleniu szkody wyrządzonej w samochodzie (...) okoliczności, że uszkodzone części muszą zostać wymienione na nowe. Celowość użycia przy naprawie przedmiotowego pojazdu samochodowego części używanych uzasadnia dodatkowo ta okoliczność, że auto powoda w dacie zdarzenia liczyło już 8 lat (...)”.

Zwolennicy tego poglądu posiłkują się również fragmentem stanowiska Komisji Nadzoru Ubezpieczeń i Funduszy Emerytalnych dotyczącego metodyki ustalania wysokości szkód, w którym organ nadzoru stwierdził, iż „(...) w przypadku pojazdów o okresie eksploatacji przekraczającym kilka lat, z całą pewnością koszty ewentualnych napraw będą niższe niż analogiczne koszty odnośnie pojazdów fabrycznie nowych”.

Ponadto, co jest wyjątkowo istotne dla ustalenia rodzaju części potrzebnych do naprawy porusza się kwestie liberalizacji rynku usług motoryzacyjnych za sprawą nowych przepisów Unii Europejskiej – Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i

praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U.UE L z dnia 1 sierpnia 2002r.). Wskazywane przepisy zwane w praktyce rozporządzeniem GVO⁵ lub nowymi zasadami block exemption wprowadzają nowe standardy europejskie w sektorze usług motoryzacyjnych. Kierunki zmian polegają na ograniczeniu przywilejów producentów samochodów, które skutkowały zawyżaniem cen, ograniczaniu konkurencji co z kolei źle służyło konsumentom usług rynku motoryzacyjnego. Znaczący tego rynku podkreślają, że nowe rozwiązania nie w pełni realizują cele, którym służą, ale znacznie ograniczają skalę zjawiska w porównaniu do sytuacji dotychczasowej. Omawiane przepisy zmieniły m.in. zasady dystrybucji aut, reglamentacje w udzielaniu autoryzacji a także rozwiązania w zakresie usług i części zamiennych. Odnośnie części zamiennych, co jest kluczową kwestią dla niniejszego wniosku nowe regulacje wprowadzają zasadę, że jeżeli autoryzowany serwis nie wykonuje danej naprawy na koszt producenta to ma prawo użyć do naprawy w porozumieniu z klientem bądź części oryginalnych zakupionej od niezależnego dystrybutora lub tzw. części o porównywalnej jakości. Oryginalne części zamienne to w świetle tych uregulowań, już nie tylko części sygnowane przez producenta (z oznaczeniem jego firmy) pojazdu ale także części wyprodukowane zgodnie ze specyfikacją i standardami producenta, w tym wyprodukowane na tych samych liniach produkcyjnych co komponenty używane do produkcji danego modelu. Natomiast części o porównywalnej jakości to elementy o tej samej jakości co komponenty stosowane do montażu aut. Tym samym otwarto szeroki rynek dla niezależnych mniejszych producentów części zamiennych, gdyż przy naprawach niegwarancyjnych klient w świetle takich uregulowań ma prawo zdecydować o użyciu tego typu tańszych części do naprawy wykonywanej w autoryzowanym serwisie. Powstaje jednak problem praktyczny jak kwalifikować jakość tych części i czy istnieje możliwość używania do napraw jeszcze innych kategorii części (tzw. pozostałych zamienników) nie mieszczących się w tych dwóch kategoriach – czyli de facto takich, które nie mają tej samej jakości co oryginały lub części o porównywalnej jakości. Omówione przepisy implementowane są na grunt polskiego prawa Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28.01.2003r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję wprowadzają nowe zasady obrotu na rynku samochodowym.

Przykładowo TUIR Warta SA twierdzi, iż rozwiązania, które przyjął są zgodne z właśnie z tymi regulacjami. Podkreśla też, że celem tej regulacji jest obniżenie cen usług w tym sektorze poprzez m.in. umożliwienie sprzedaży w sieciach dealerskich części

⁵ Gruppenfreistellungsverordnung

zamiennych, pochodzących bezpośrednio od producenta części i nie obciążonych marżą producenta pojazdu.

Na tle omawianej problematyki pojawia się w argumentacji również niewątpliwie ważka kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, do którego wprowadzane są pojazdy naprawiane przy użyciu części nieoryginalnych tzn. części o porównywalnej jakości oraz pozostałych zamienników. Zwolennicy stosowania części o porównywalnej jakości oraz pozostałych zamienników twierdzą, iż nieoryginalne części zamienne nie mają jakiegokolwiek wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego posiłkując się m.in. raportem amerykańskiego Insurance Institute for Highway Safety⁶. W raporcie podkreśla się, że „kwestia bezpieczeństwa jako wymuszony argument w niegasnącej dyskusji na temat dekoracyjnych elementów zderzeniowych”, „Dwa testy zderzeniowe, w tym jeden sprzed 13 lat, potwierdzają bezzasadność angażowania kwestii bezpieczeństwa w dyskusję na temat zderzeniowych elementów poszycia nadwozia”, czy też „Jedynym naprawdę istotnym aspektem afery wokół dekoracyjnych części zderzeniowych jest koszt elementów oryginalnych, nie zaś ich wpływ na bezpieczeństwo”.

Odpierając zarzuty ekonomicznej minimalizacji kosztów naprawienia szkody zwolennicy pierwszego z prezentowanych w niniejszym wniosku poglądów wskazują na orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002r (sygn. akt I CKN 1466/99), z którego wynika, iż ubezpieczony nabywając części samochodowe nie ma obowiązku poszukiwać sprzedawcy oferującego je najtaniej. Twierdzą również, iż zakłady ubezpieczeń powołując się na nowe regulacje unijne – GVO, niewłaściwie zamieniły ideę wolnego rynku motoryzacyjnego, na którym klient podejmuje swobodną decyzję o wyborze części, w rynkowy dyktat i związane z nim wymuszanie stosowania części nieoryginalnych, w tym przypadku części o porównywalnej jakości, przy naprawianiu pojazdów relatywnie nowych nawet w przypadku likwidacji szkód z ubezpieczenia odpowiedzialność i cywilnej posiadaczy pojazdów.

Odpierając zarzuty braku wpływu użycia nieoryginalnych części należących do kategorii pozostałych zamienników na bezpieczeństwo ruchu drogowego podkreśla się odmienne w swym charakterze wypowiedzi ekspertów, którzy są zdania, że nie mogą w jakikolwiek sposób ich certyfikować czy rekomendować klientom. Wynika to z faktu, że materiał z którego są wykonane zamienniki nie są identyczne z oryginalnym i może mieć to niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Tego zdania są również przedstawiciele

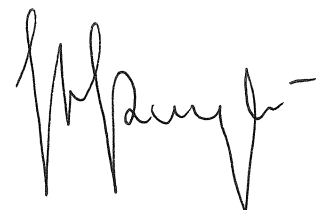
⁶ Raport w całości jest dostępny na stronie TUiR Warta
<http://intranet.warta.pl/centrala/bslszui/pras/003705437.htm>,

zakładów ubezpieczeń działających na rynku w Niemczech⁷. Nadto należy zwrócić uwagę na problem badania jakości tych części. W praktyce dla konsumentów badanie takie jest wyjątkowo utrudnione a czasami wręcz niemożliwe, choćby z uwagi na brak fachowej wiedzy z zakresu motoryzacji, czy dostępności do podmiotów prowadzących tego typu badania, nie mówiąc nawet o rzetelności takich badań.

Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych przepis art. 361 k.c. nakłada na zakłady obowiązek poniesienia kosztów naprawy, a w tym wszelkich, uzasadnionych ekonomicznie wydatków w celu przywrócenia do poprzedniego stanu uszkodzonego pojazdu. Podkreślić należy, iż przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu go do używalności i jakości w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody, z czego wynika, że jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych części, to poniesione na nie wydatki wchodzi w skład kosztów naprawienia szkody, co potwierdza zarówno powoływane powyżej orzecznictwo jak i poglądy doktryny. Odnośnie zastępowania części potrzebnych do naprawy pojazdu częściami o porównywalnej jakości lub pozostałymi zamiennikami Rzecznik stoi na stanowisku, iż jest to dopuszczalne wyłącznie częściami o porównywalnej jakości ale pod bezwzględnym warunkiem, że zgodę na to wyrazi poszkodowany. Pozostałe zamienniki tzn. te, które nie spełniają kryteriów części o porównywalnej jakości – nie spełniają tym samym odpowiednich określonych przez producenta wymogów jakościowych i choćby przez wzgląd na bezpieczeństwo ruchu - nie powinny być używane do napraw powypadkowych. Tym samym zakłady ubezpieczeń w ocenie Rzecznika nie mają prawa narzucać naprawy pojazdów z ich użyciem.

Mając na uwadze, że powyższe przepisy w obecnej sytuacji na rynku ubezpieczeniowym i motoryzacyjnym wywołują wątpliwości interpretacyjne, Rzecznik Ubezpieczonych wniósł jak w petitum wniosku.

Z poważaniem



⁷ Wypowiedź na łamach Rzeczpospolitej z 4 -5.09.2004r. przedstawiciela niemieckiego Allianz Zentrum fur Technic (AZT) Dietera Anslema.