



Mariusz Michalak

Stosowanie części zamiennych przy ustalaniu odszkodowania przez ubezpieczyciela. Część 1

[Use of Spare Parts in Determining Compensation by the Insurer. Part 1]

Abstract

The article discusses the issue of the use of spare parts in motor vehicles when determining compensation by insurers under a liability contract. In this context, the principles of restoring the vehicle to its condition from before the incident are important, in particular, taking into account the classification of spare and original parts. What matters here is the condition and value of the vehicle before the damage, and the impact of using different types of variable parts on restoring the vehicle to such value and such condition. The article focuses on the problem of the liquidation of actual damage – that is, damage to the vehicle – under a liability contract.

First of all, it draws attention to the practices used in vehicle repair. The main idea here is to illustrate the actions of insurers directed at underestimating the cost of repairing the vehicle and using parts that will not in every case lead to restoration of the vehicle to its pre-accident condition. Such practices – definitely undesirable from the point of view of the injured party – have been critically evaluated. At the same time, the court practice in this regard, as well as the ways in which insurers can defend themselves in court, are pointed out.

Keywords: spare parts, compensation, insurer, vehicle condition, vehicle damage, original parts.

Przy obecnym tempie rozwoju rynku motoryzacyjnego korzystanie z pojazdu wiąże się w sposób nieodłączny z możliwością jego uszkodzenia. Niniejszy artykuł poświęcony został w głównej mierze powszechnej praktyce ubezpieczycieli: *zaniżania wartości naprawy*. Główny problem dotyczy tu przede wszystkim wskazywanych przez ubezpieczycieli roboczogodzin – konsekwentnie zaniżanych – i stosowania części, które nie prowadzą do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia, tj. części innych niż nowe, oryginalne części. Zaznaczenia jednak wymaga, że przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia jest przecież właśnie głównym celem

poszkodowanego, sam zaś fakt uszkodzenia pojazdu stanowi wystarczający powód, że poszkodowany chce naprawić go w sposób, który z całą pewnością przywróci pojazd do stanu, jaki istniał, zanim nastąpiło zdarzenie powodujące jego uszkodzenie.

Zamierzeniem artykułu jest jednak nie tylko zwrócenie uwagi na problem, ale i zasygnalizowanie pożądaných z punktu widzenia poszkodowanego zmian w aspekcie naprawy pojazdu – z wykorzystaniem własnego doświadczenia zawodowego autora wynikającego z uczestnictwa w licznych procesach odszkodowawczych dotyczących szkód komunikacyjnych. Skupiono się w głównej mierze na praktyce sądowej, w tym licznych orzeczeniach sądu z tego zakresu, oraz na działaniach ubezpieczycieli w wykonywanych kalkulacjach naprawy. Nie bez znaczenia pozostaje tu praktyka ubezpieczycieli, gdyż niejednokrotnie kalkulacje wykonywane przez rzeczoznawców powołanych przez ubezpieczyciela rażąco odbiegają od jakichkolwiek realiów naprawy, zaniżając jej koszt nawet kilkukrotnie. Kwestią najbardziej sporną są zastosowane części, przy czym nie w każdej naprawie pojazdu będzie konieczność zastosowania oryginalnych części z uwagi na wiek pojazdu i jego stan techniczny. Może bowiem powstać sytuacja, gdy zastosowanie oryginalnych nowych części do naprawy pojazdu nie będzie uzasadnione – przede wszystkim z ekonomicznego punktu widzenia. W tym kontekście nabiera znaczenia ekonomiczny wymiar naprawy i koszt części stosowanych do naprawy pojazdu, a także możliwość (a niejednokrotnie konieczność) uwzględnienia wartości zużycia części.

Rys historyczny – wpływ rozporządzenia nr 1400/2002

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na kluczowe rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1400/2002 z 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym¹. Istotne jest przy tym, że system prawa wspólnotowego jest samodzielnym porządkiem prawnym i ma pierwszeństwo przed normami prawa obowiązującymi w poszczególnych państwach UE².

¹ Dz. Urz. UE L 2002, nr 203, s. 30.

² Orzeczenie TS z 15 lipca 1964 r. w sprawie Costa przeciwko E.N.E.L (Sygl- Sammlung der Rechtsprechung des Gerichtshofes 1964, s. 1251), omówione przez G. Hirscha [w:] NeueJuristische Wochenschrift 2000, No. 25, s. 1817.

Pomimo uchylenia powyższego rozporządzenia rozporządzeniem Komisji nr 461/2010 z 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych³ – jest ono nadal szeroko stosowane przez ubezpieczycieli, którzy powołują się na niekorzystne dla kontrahentów unormowania zawarte w rozporządzeniu nr 1400/2002, uchylając się tym samym od wypłaty należnego odszkodowania.

Rozporządzenie nr 1400/2002 było o tyle istotne, że głównym jego założeniem była ochrona konsumenta oraz dystrybutora, który mógł oferować sprzedaż pojazdów i części na korzystniejszych niż dotychczas warunkach. Rozporządzenie to dotyczyło porozumień wertykalnych w sektorze samochodowym na szczeblu *producent – dealer* i wyłączenia stosowanych w tym przedmiocie porozumień, które ograniczały dealerowi możliwość zaoferowania konsumentowi korzystniejszych warunków kupna pojazdu czy też części.

Co istotne, rozporządzenie nr 1400/2002 wprowadziło nowe pojęcia i ich definicje, takie jak „oryginalne części zapasowe”, które – w myśl art. 1 ust. 1 lit. t rozporządzenia – oznaczały części zapasowe tej samej jakości, jak elementy zastosowane w montażu pojazdów silnikowych oraz produkowane zgodnie ze specyfikacją i normami produkcji, dostarczonymi przez producenta tych pojazdów w odniesieniu do produkcji elementów lub części zapasowych danego pojazdu silnikowego. Pojęcie to dotyczyło także części zapasowych, które były produkowane na tej samej linii, co zastosowane w montażu pojazdu. Jeśli producent zaświadczył, że takie części są zgodne ze specyfikacjami i normami produkcji producenta pojazdu, istniało domniemanie, że są to oryginalne części zapasowe. Tym samym części takie mogły być produkowane przez producenta pojazdów oraz producenta części zapasowych na podstawie porozumień o dostawie zawartych z producentem pojazdu.

W rozporządzeniu nr 1400/2002 znajdowała się także definicja „części zapasowych porównywalnej jakości”, oznaczających wyłącznie części zapasowe produkowane przez każde przedsiębiorstwo, które może w każdej chwili zaświadczyć, że przedmiotowe części odpowiadają pod względem jakości elementom, jakie są lub były zastosowane w montażu danych pojazdów silnikowych.

³ Dz. Urz. UE L 2010, nr 129, s. 52.

Polskim odpowiednikiem rozporządzenia nr 1400/2002 jest rozporządzenie Rady Ministrów z 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów mechanicznych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję⁴, które w § 2 definiuje części zamienne, oryginalne części zamienne i części zamienne porównywalnej jakości.

Stosowanie części zamiennych a wpływ na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia

Definicja szkody

Przy omawianiu kwestii związanych z przywróceniem pojazdu do stanu sprzed szkody (naprawą pojazdu) nie sposób nie zacząć od zmierzenia się z próbą zdefiniowania pojęcia szkody, zwłaszcza że takiej definicji brakuje w przepisach.

Jak wskazał SN w uchwale z 22 listopada 1963 r.⁵, szkodę w znaczeniu prawnym określa się jako zmniejszenie aktywów lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej, niekiedy obejmując tym pojęciem także uszczerbek w dobrach niemajątkowych. Szkada na mieniu dotyczy bezpośrednio składników majątku poszkodowanego i obejmuje stratę – czyli rzeczywistą zmianę majątku poszkodowanego polegającą na zmniejszeniu się aktywów i zwiększeniu pasywów – lub utracone korzyści, które polegają na niepowiększeniu się aktywów, które miałyby miejsce, gdyby nie działanie zdarzenia szkodzącego⁶.

Takie rozumowanie prowadzi do przyjęcia definicji szkody jako porównania wartości majątku poszkodowanego, jaki istniał przed zdarzeniem szkodzącym i po jego zajściu, także hipotetycznym. Wobec tego ustalenie szkody polega na porównaniu stanu majątku poszkodowanego z chwili ustalania szkody ze stanem hipotetycznym, w jakim by się on znalazł,

⁴ Dz.U. nr 38, poz. 329.

⁵ III PO 31/63, OSNC 1964, nr 7–8, poz. 128; zob. też uchwały SN: z 18 marca 1994 r., III CZP 25/94, OSNC 1994, nr 10, poz. 188; z 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74; wyroki SN: z 16 maja 2002r., V CKN 1273/00, Legalis; z 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, Legalis.

⁶ Z. Banaszczyk [w:] K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, tom I, Warszawa 2004, s. 812.

gdyby nie zaistniało zdarzenie szkodzące. Metoda ta jest powszechnie akceptowana w piśmiennictwie⁷.

Można zatem powiedzieć, że szkoda to uszczerbek występujący w sferze interesów, zwłaszcza majątkowych, obejmujący różnicę między stanem istniejącym przed zdarzeniem szkodzącym a hipotetycznie założonym stanem, jaki mógłby istnieć, gdyby szkody nie wyrządzono⁸. Innymi słowy, szkoda jest uszczerbkiem w prawnie chronionych dobrach wyrażającym się w różnicy między stanem, jaki istniał i jaki mógłby się następnie wytworzyć w normalnej kolei rzeczy, a stanem, jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę w dotychczasowym stanie rzeczy⁹.

Nie można zdefiniować szkody w oderwaniu od wskazania, że kodeks cywilny rozróżnia dwa rodzaje szkód, które rodzą obowiązek odszkodowawczy: szkody majątkowe i niemajątkowe. Kryterium tego rozróżnienia jest charakter naruszonego dobra. Jeżeli jest to szkoda, która godzi w prawa majątkowe poszkodowanego, mamy do czynienia ze szkodą majątkową; szkoda niemajątkowa zaś to taka, z którą związane są dobra niematerialne poszkodowanego.

Z uwagi na tematykę artykułu dalsze rozważania będą dotyczyć wyłącznie szkody majątkowej na mieniu, przy czym należy zauważyć, że występujące w niektórych przepisach kodeksowych odróżnienie szkody na mieniu od szkody na osobie nie oznacza stworzenia odrębnych kategorii pojęciowych (a więc poza szkodą majątkową i niemajątkową). Wyróżnienie to ma na celu zwrócenie uwagi na charakter dóbr, które podlegają ochronie na tle poszczególnych sytuacji, w których są one zagrożone uszczerbkiem. Szkoda osobowa polegać może na doznaniu uszczerbku w dobrach niemajątkowych (krzywda) i jednocześnie w majątku. Szkoda na mieniu obejmuje natomiast tylko uszczerbek w majątku¹⁰.

Artykuł 361 § 2 k.c. określa dwie postacie szkody majątkowej: stratę (*damnum emergens*) i utracone korzyści (*lucrum cessans*)¹¹. Obie postacie uszczerbku majątkowego powodują obowiązek odszkodowawczy zgodnie z generalną zasadą pełnego odszkodowania, od której odstępstwo może

⁷ Zob. M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2018, s. 183 i nn. oraz cytowaną tam literaturę.

⁸ Wyrok SA w Łodzi z 29 kwietnia 2015 r., I ACa 1141/14, Legalis.

⁹ Wyrok SN z 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, Legalis.

¹⁰ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, op. cit., ss. 263–237.

¹¹ Zob. np. K. Zagrobelny [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2021, art. 361, Nb 36.

wynikać z ustawy lub umowy stron zobowiązaniowego stosunku odszkodowawczego. Z punktu widzenia niniejszego opracowania istotna jest pierwsza postać szkody, tj. strata. Polega ona na umniejszeniu majątku poszkodowanego, a więc gdyby nie zaistnienie działania szkodzącego, majątek poszkodowanego nie uległby zmniejszeniu, nie doznałby szkody. Strata występuje najczęściej w postaci zmniejszenia aktywów. Może także pojawić się jako zwiększenie pasywów, co oznacza również realny uszczerbek majątkowy. Poszkodowany zostaje obciążony zwiększonymi lub nowymi obowiązkami majątkowymi wobec innych osób¹².

Zmniejszenie aktywów może ujawniać się praktycznie na każdej płaszczyźnie. Typowym przykładem jest utrata, zniszczenie, uszkodzenie rzeczy poszkodowanego, utrata prawa majątkowego (np. prawa do czynszu), poniesienie wydatków finansowych niezbędnych zarówno do usunięcia samych skutków szkody, jak i minimalizacji jej następstw. Szczególną postacią szkody stanowi obniżenie wartości obiektu (rzeczy, prawa czy właśnie pojazdu) poddanego działaniu czynnika szkodzącego¹³.

Nie sposób omówić zagadnienia szkody bez wskazania tego jej aspektu, w którym poszkodowany korzystał z rzeczy w taki sposób, że przynosiła mu dochody, albo takiego, że zamierza zastąpić ją innym przedmiotem lub naprawić – co z kolei stwarza konieczność poniesienia określonych kosztów (wówczas mamy do czynienia ze szkodą majątkową). W przypadku szkody w pojeździe taka szkoda w oczywisty sposób wiąże się z dolegliwościami, zwłaszcza w sferze finansowej poszkodowanego – chodzi o konieczność naprawy, której koszty nie zawsze są z góry pokrywane przez ubezpieczyciela, a także dolegliwość w postaci samej utraty możliwości korzystania z pojazdu.

W świetle przytoczonej dotychczas definicji szkody należy zauważyć, że w omawianym przypadku „odszkodowania za uszkodzony pojazd” szkodą – poza samą uciążliwością związaną z niemożnością korzystania z pojazdu – będzie ponadto konieczność zorganizowania pojazdu zastępczego, niekiedy także wyłożenie z góry kosztów związanych z zaistniałym zdarzeniem, takich jak: koszt wykonania ekspertyzy samochodowej (w razie gdy nie zgodzimy się z kosztami naprawy wskazanymi przez ubezpieczyciela), koszty związane z ewentualną pomocą prawną (porada prawna czy też zainicjowanie postępowania sądowego, które rodzi dalsze koszty – wpisu są-

¹² M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, op. cit., s. 268.

¹³ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, op. cit., s. 266.

dowego czy zastępstwa procesowego). W kwestii sporządzenia ekspertyzy należy zwrócić uwagę na orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 22 sierpnia 2017 roku. Wskazano w nim, że: „Odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może – stosownie do okoliczności sprawy – obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego”¹⁴.

Poza tym należy także zwrócić uwagę na fakt, że niekiedy zdarzenie wiąże się z utratą korzyści, na jakie liczył poszkodowany, gdyby mu szkody nie wyrządono, Chodzi choćby o takie zdarzenie, kiedy uszkodzeniu ulega pojazd służący do prowadzenia działalności, np. taksówka. Tym samym osoba prowadząca tego typu działalność na skutek zdarzenia może zostać pozbawiona możliwości przewidywanego zarobku. Jest to przykład kolejnych kosztów mających związek ze szkodą.

W tym miejscu przytoczmy orzeczenie Sądu Najwyższego z 9 marca 2021 roku – w którym stwierdza się, że:

„I. Skoro powódka dochodziła równowartości ubytku wartości pojazdu na dzień zaistnienia szkody, odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, jakie poniosłaby, przywracając pojazd do stanu sprzed szkody, to powinna powołać miarodajne dowody nie tylko dla ustalenia wysokości owych hipotetycznych kosztów naprawy, ale także na okoliczność wartości pojazdu przed zdarzeniem drogowym i po tym zdarzeniu.

II. Poszkodowany, który po kolizji sprzedał samochód w stanie nienaprawionym, żądając od ubezpieczyciela sprawcy zdarzenia wypłaty odszkodowania w kwocie odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, musi powołać miarodajne dowody nie tylko dla ustalenia wysokości tych hipotetycznych kosztów naprawy, ale również na okoliczność wartości pojazdu przed zdarzeniem drogowym i po jego zajściu.

III. Odszkodowanie ustala się z jednej strony respektując zasadę pełnego odszkodowania, a z drugiej strony – nie przekraczając wysokości faktycznie doznanej przez poszkodowanego szkody, tak aby nie dopuścić do jego nieuzasadnionego wzbogacenia. Przez szkodę należy rozumieć powstałą wbrew woli poszkodowanego różnicę między obecnym jego stanem majątkowym a tym stanem, jaki zaistniałby, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Szkodą – zgodnie z art. 361 § 2 k.c. – może polegać albo na stracie, którą poniósł poszkodowany, albo na pozbawieniu go korzyści,

¹⁴ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 22 sierpnia 2017 r., VI ACa578/16, Legalis.

które mógłby uzyskać, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Ustalenie jej wysokości następuje poprzez porównanie dwóch wartości, a mianowicie stanu majątku poszkodowanego istniejącego po zdarzeniu, z którego szkoda wynikała, z hipotetycznym stanem majątku poszkodowanego, który istniałby, gdyby owo zdarzenie nie nastąpiło (tzw. metoda dyferencyjna)¹⁵.

Tym samym, mając na uwadze wszelkie aspekty kosztów związanych ze zdarzeniem, nie można ich oceniać w oderwaniu od koniecznych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów związanych z naprawą i szeroko rozumianą szkodą doznaną na skutek zdarzenia.

Poza szkodą opisaną wyżej, która powstała wbrew woli poszkodowanego, należy zwrócić uwagę, że w przypadku uszkodzenia pojazdu będzie to utrata jego wartości i do pojęcia straty należy zaliczyć zmniejszenie aktywów dokonane z woli poszkodowanego, ale pozostające w bezpośrednim związku z uprzednio wyrządzoną szkodą, zmniejszeniem lub ograniczeniem jej rozmiarów. Mowa tu o wydatkach, o nakładach, które powinny być uznane przynajmniej za szkodę pośrednią w rozumieniu art. 361 k.c.¹⁶

Niejednokrotnie trudnym zagadnieniem okazuje się utrata wartości pojazdu na skutek zdarzenia. Wiąże się ona już z samym faktem zaistnienia zdarzenia, a to z tego powodu, że pojazd, który uczestniczył w kolizji, już zawsze będzie pojazdem powypadkowym i pomimo dokonania naprawy nie bez znaczenia będzie kwestia utraty wartości (handlowej) takiego pojazdu. Jak wynika z ostatnich przeanalizowanych przeze mnie spraw i analizy sporządzonych do tych spraw opinii biegłych, ubezpieczyciele niejednokrotnie wskazują, że naprawa pojazdu przy użyciu części innych niż oryginalne przywróci pojazd do stanu sprzed zdarzenia, co nie zawsze jest możliwe. Wynika to z utraty wartości pojazdu, a także sugerowanej przez ubezpieczyciela naprawy przy użyciu innych części aniżeli części oryginalne. W tym kontekście mamy do czynienia z utratą wartości uszkodzonego dobra poszkodowanego.

Tym samym szkoda – w rozpatrywanym przypadku – to nic innego jak wydatki, jakie poniósł poszkodowany konieczne do przywrócenia rzeczy do stanu sprzed zdarzenia. Wydatki takie, poniesione w celu całkowitej likwidacji doznanego uszczerbku, są oczywiście stratą, która winna być poszkodowanemu odpowiednio wynagrodzona.

¹⁵ Wyrok Sądu Najwyższego, Izba Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw Publicznych z 9 marca 2021 roku, I NSNc 90/20, Legalis

¹⁶ M. Kaliński, *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach gospodarczych (cz. 1)*, „Prawo Asekuracyjne”, 2002, nr 1, s. 30 wraz z przywołaną tam literaturą.

Zagadnienie konieczności faktycznego dokonywania wydatków potrzebnych dla usunięcia następstw zniszczenia albo uszkodzenia rzeczy legło u podstaw wydania szeregu orzeczeń przez SN. W wyroku z 7 sierpnia 2003 r.¹⁷ stwierdził on, że 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 naprawić.

Na szczególną uwagę zasługują wydatki związane z wykorzystaniem rzeczy zastępczej – w czasie naprawy uszkodzonej rzeczy, z której właściciel czasowo nie może korzystać. Kwestię tę omówił SN w uchwale z 17 listopada 2002 r.¹⁸, w której stwierdził, że wydatki ponoszone na pojazd zastępczy (najem) przez poszkodowanego, który oddał uszkodzony pojazd do naprawy (albo oczekuje na nowy), stanowią element poniesionej szkody podlegającej wynagrodzeniu. Uchwała dotyczy wzbudzającej wątpliwości kwestii wydatków z tego tytułu ponoszonych przez poszkodowanego, którego uszkodzone auto nie było wykorzystywane w działalności zarobkowej. W jej uzasadnieniu SN stwierdził jednak, że odszkodowaniem objęte mogą być tylko wydatki rzeczywiście poniesione na korzystanie z pojazdu zastępczego.

W chwili obecnej linia orzecznicza znacznie się zmieniła. W uchwale z 24 sierpnia 2017 r.¹⁹ SN stwierdził, że wydatki za najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego, przekraczające koszty proponowanego przez ubezpieczyciela skorzystania z takiego pojazdu, są objęte odpowiedzialnością z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, jeżeli ich poniesienie było celowe i ekonomicznie uzasadnione.

Na skutek wydania tego orzeczenia sądy zaczęły (na szeroką skalę) oddalać licznie wytoczone powództwa o zwrot kosztów najmu, gdy ubezpieczyciele skutecznie bronili się, że najem pojazdu został zaproponowany poszkodowanemu, który – prawidłowo pouczony o tym, że ubezpieczyciel będzie pokrywał koszty najmu, jeżeli poszkodowany nie skorzysta z oferty ubezpieczyciela do wskazanej przez niego kwoty – przyczynił się do powiększenia rozmiaru szkody wbrew zasadzie minimalizacji, gdy z tej propozycji nie skorzystał. Skutkowało to odmową pokrycia odszkodowania

¹⁷ IV CKN 387/01, Legalis.

¹⁸ III CZP 5/11, OSNC 2021, nr 3, poz. 28.

¹⁹ III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56.

w tym zakresie. Innymi słowy: poszkodowany został zobligowany do tego, by albo wypożyczyć pojazd z floty pojazdów ubezpieczyciela, albo wynajął go za taką kwotę, którą uznał ubezpieczyciel. W tym przypadku szeroko rysuje się schemat omawianego wyżej dylematu związanego z pokryciem pełnego wymiaru szkody i zasadą współdziałania. Jakkolwiek by oceniać oba orzeczenia, jedno z nich przychylne było poszkodowanemu, drugie zaś – aktualne – bardziej ubezpieczycielowi.

W uchwale z 13 marca 2020 r.²⁰ SN stwierdził ponadto, że zaciągnięcie przez poszkodowanego zobowiązania do zapłaty czynszu najmu pojazdu zastępczego stanowi szkodę w rozumieniu art. 361 § 1 k.c., pozostającą w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym.

Abstrakt

W artykule omówiono zagadnienie stosowania części zamiennych w pojazdach mechanicznych przy ustalaniu odszkodowania przez ubezpieczycieli na podstawie umowy odpowiedzialności cywilnej. W tym kontekście istotne są zasady przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia, w szczególności z uwzględnieniem klasyfikacji części zamiennych oraz oryginalnych. Liczą się tu: stan i wartość pojazdu sprzed szkody oraz wpływ stosowania różnego rodzaju części zamiennych na przywrócenie pojazdu do takiej wartości i takiego stanu. Artykuł koncentruje się na problemie likwidacji szkody rzeczywistej, tj. takiej, która powstała w następstwie uszkodzenia pojazdu – w ramach umowy odpowiedzialności cywilnej. Przede wszystkim zwraca uwagę na praktyki stosowane przy naprawie pojazdów. Głównym założeniem jest tu zobrazowanie działań ubezpieczycieli nakierowanych na zaniżanie kosztów naprawy pojazdu i stosowania części, które nie w każdym przypadku będą prowadziły do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia. Tego typu praktyki – zdecydowanie niepożądane z punktu widzenia poszkodowanego – zostały poddane krytycznej ocenie. Jednocześnie wskazano na praktykę sądową w tym zakresie, a także sposoby obrony ubezpieczycieli przed sądem.

Słowa kluczowe: części zamienne, odszkodowanie, ubezpieczyciel, stan pojazdu, uszkodzenie pojazdu, części oryginalne.

²⁰ III CZP 63/19, OSNC 2020, nr 11, poz. 96.

BIBLIOGRAFIA

Banaszczyk Z. [w:] K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, tom 1, Warszawa 2020.

Dybowski T. [w:] Z. Radwański (red.), System prawa cywilnego, tom 3, część 1. Prawo zobowiązań – część ogólna, Warszawa 1981.

Janiszewska B., *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „Studia Iuridica UW”, 2007, tom 47.

Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2018.

Kaliński M., *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach gospodarczych (cz. 1)*, „Prawo Asekuracyjne”, 2002, nr 1.

Koch A. [w:] M. Gutowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, tom 2. Art. 353–626, Warszawa 2022.

Orlicka J., *Wybrane problemy finansowania przez ubezpieczycieli OC i AC napraw pojazdów* [w:] A. Koch (red.), *Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 2008.

Wróblewski T., Kubic J., *Diagnozowanie podzespołów i zespołów pojazdów*, Warszawa 2014.

Zagrobelny K. [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, Warszawa 2021.