



**Stanowisko  
Rzecznika Ubezpieczonych  
w sprawie tzw. potrąceń amortyzacyjnych dokonywanych przez zakłady ubezpieczeń w  
przypadku likwidacji szkody w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów  
mechanicznych**

## **1. Wprowadzenie.**

Z obserwacji praktyki rynkowej wynika, iż w toku postępowań likwidacyjnych prowadzonych przez ubezpieczycieli w ramach ich odpowiedzialności gwarancyjnej z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, w przypadku uszkodzenia pojazdu poszkodowanego powszechną praktyką jest pomniejszanie kwoty należnego odszkodowania poprzez dokonywanie potrąceń amortyzacyjnych (zwanych również merkantylnym ubytkiem wartości) od wyliczanych wartości nowych części zamiennych, koniecznych do przeprowadzenia naprawy. Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował, iż przyjęty model postępowania opiera się na takiej wykładni przepisów art. 363 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c., która zakłada, iż w przypadku wyliczenia należnej poszkodowanemu kwoty odszkodowania należy stosować urealnienie cen nowych części zamiennych koniecznych do naprawy pojazdu (zniszczonych elementów pojazdu nie można naprawić), czyli uwzględnić tzw. potrącenie amortyzacyjne, które ma wynikać z różnicy między wartością nowych części koniecznych do naprawy pojazdu, a wartością wynikającą ze stopnia zużycia części dotychczasowych, tj. zniszczonych w wyniku kolizji lub wypadku. Wykładnia oparta jest również na założeniu, iż przyjęcie w wyliczeniu kwoty odszkodowania cen nowych części zamiennych prowadziłoby do nadmiernego wzbogacenia osoby poszkodowanej, bowiem przywrócenie stanu poprzedniego oznacza ustalenie odszkodowania w oparciu o ceny części używanych - adekwatnie do wieku uszkodzonego pojazdu. W konsekwencji wyliczone ceny części koniecznych do naprawy pojazdu, a zatem i należna kwota odszkodowania zostaje

poniższa o samodzielnie ustalony przez ubezpieczyciela procent ubytku wartości części zamiennych. W praktyce oznacza to, iż w ocenie zakładów ubezpieczeń zastosowanie nowych części do naprawy pojazdu w sytuacji, kiedy uszkodzony pojazd nie jest pojazdem dopiero co zakupionym (nowym), powoduje konieczność dokonania tzw. „urealnienia cen części”, bowiem uszkodzone elementy pojazdu były już częściowo zużyte. Urealnienie wartości części zamiennych stosuje się w powiązaniu z okresem eksploatacji pojazdu. Z praktyki działania ubezpieczycieli zaobserwowanej przez Rzecznika Ubezpieczonych w trakcie prowadzonych postępowań skargowych można wskazać, iż najczęściej stopień amortyzacji określany jest w przedziale 40 - 70%. W odniesieniu do wieku pojazdu poszkodowanego można zaobserwować różne praktyki, tzn. amortyzacje dokonywane są w pojazdach rocznych, dwuletnich, trzyletnich, kilkuletnich oraz kilkunastoletnich. W konsekwencji wyliczone ceny części koniecznych do naprawy pojazdu, a zatem i należna kwota odszkodowania zostaje pomniejszona o określony procent ubytku wartości części wyliczony przez zakłady ubezpieczeń w sposób arbitralny, bez wskazania jakichkolwiek kryteriów. Z obserwacji Rzecznika Ubezpieczonych dokonanej w trakcie realizacji ustawowych obowiązków wynikających z ustawy o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzecznika Ubezpieczonych<sup>1</sup> można wysnuć generalny wniosek, iż ubezpieczyciele dokonując przy rozliczeniu szkody tzw. potrąceń amortyzacyjnych nie wskazują żadnej podstawy faktycznej i prawnej, dlaczego w ich ocenie stopień amortyzacji powinien zostać określony w zryczałtowanej wysokości np. 40%, jak również nie przedstawiają i nie przeprowadzają żadnych dowodów na poparcie tezy, iż w wyniku użycia do naprawy uszkodzonego pojazdu części nowych, poszkodowani mieliby zostać wzbogaceni wobec faktu zamontowania w pojeździe w miejsce uszkodzonej - nowej części koniecznej do przywrócenia pojazdu do stanu przed powstaniem szkody. Zakłady ubezpieczeń sporządzając kosztorysy i posługując się cenami katalogowymi pomniejszonymi o amortyzację w żaden sposób nie ustalają również ile miałyby kosztować części używane, gdzie można pozyskać części o tożsamym stopniu zużycia jak te uszkodzone oraz jaki podmiot (warsztat naprawczy) przyjąłby zlecenie naprawy pojazdu częściami używanymi oraz udzielił gwarancji, iż wykonana naprawa przy użyciu części używanych zapewni prawidłową eksploatację i bezpieczeństwo w dalszym użytkowaniu pojazdu<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2003 roku, nr 124, poz. 1153, z późn. zm.

<sup>2</sup> Na marginesie warto też wskazać, iż te same zakłady ubezpieczeń, które stosują powszechnie potrącenia amortyzacyjne w sytuacji, kiedy dochodzą względem siebie roszczeń regresowych opartych na art. 828 k.c., przyjmują zupełnie odmienną interpretację treści art. 363 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c.

## 2. Poglądy doktryny w zakresie zasadności dokonywania potrąceń amortyzacyjnych.

Problematyką dotyczącą możliwości żądania przez poszkodowanego ustalenia wysokości kwoty odszkodowania w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego w oparciu o cennych nowych części zajmowały się również wybitne autorytety doktryny prawniczej. W pierwszej kolejności należy przytoczyć poglądy A. Wąsiewicza<sup>3</sup>, który wskazywał, iż w sytuacji uszkodzenia w wyniku zdarzenia drogowego pojazdu mechanicznego powstaje zasadnicze pytanie, co powinno obejmować odszkodowanie, do którego wypłaty zobowiązany jest sprawca szkody albo jego ubezpieczyciel? Zdaniem autora, sprawca szkody bądź też jego ubezpieczyciel jest zobowiązany zwrócić wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu uszkodzonego pojazdu. Do wydatków tych należy również zaliczyć koszty nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia szkody. Dalej A. Wąsiewicz w swojej publikacji wyjaśnił kiedy w jego ocenie będzie zachodziła, owa niezbędność dokonania naprawy uszkodzonego pojazdu nowymi częściami zamiennymi. Wskazywał on mianowicie, iż zniszczone części pojazdu, powinny być zastąpione nowymi, jeżeli wskutek uszkodzenia nastąpiło obniżenie ich wartości użytkowej, a ewentualna naprawa nie przywróci im w pełni tej wartości. Z reguły więc wszelkie wgniecenia blach nadwozia połączone w pęknięciami lakieru, rozdarcia blach na dużych, gładkich powierzchniach, odkształcenia dachu pojazdu, wgnięcia drzwi, słupków, płyty podłogowej, itp., kwalifikowałyby dany element do wymiany, bowiem naprawa polegająca na prostowaniu tych elementów, nie przywróciłaby wartości użytkowej, jak też nie zapewniłaby dotychczasowego bezpieczeństwa jazdy. Stąd wniosek A. Wąsiewicza, iż część uszkodzona nie musi zostać zniszczona, aby zachodziła konieczność zastąpienia jej częścią nową. Przywołując wyroki SN z dnia 3 lutego 1971 roku (sygn. akt III CRN 450/70, OSN CP 1971, nr 11, poz. 205) oraz 1 września 1970 roku (sygn. akt II CR 371/70, OSN CP 1971/5/93), A. Wąsiewicz uznał, iż wskazana wyżej zasada dotyczy również użycia do naprawy pojazdu - ulepszonych i zmodernizowanych części lub zespołów, których przed wypadkiem pojazd nie miał, jeżeli naprawienie pojazdu bez tych części jest niemożliwe. O przywróceniu bowiem pojazdu do stanu poprzedniego można mówić, gdy stan pojazdu mechanicznego po naprawie pod każdym istotnym względem, to znaczy stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego,

---

<sup>3</sup> A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Branta, Bydgoszcz 1996, s. 87-89. Analogicznie M. Orlicki, M. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Branta, Bydgoszcz – Poznań 2001, s. 81-83.

itp. odpowiada stanowi pojazdu sprzed wypadku. W sytuacji natomiast, kiedy z przyczyn niezawinionych przez poszkodowanego, nie można było przywrócić pojazdu do stanu sprzed szkody, wówczas należałoby tą utraconą wartość uwzględnić przy ustalaniu wysokości odszkodowania.

W dalszej części swojej publikacji A. Wąsiewicz analizował zagadnienie prawne związane ze zwiększeniem lub zmniejszeniem się wartości pojazdu po naprawie. Powołując się na panujące poglądy doktryny<sup>4</sup> oraz praktykę, wskazał iż panuje zgodny pogląd, że jeżeli zmiana wartości pojazdu po naprawie jest niewielka, nie podlega ona uwzględnieniu. Dopiero znaczne zwiększenie się wartości pojazdu po naprawie powoduje zaliczenie korzyści uzyskanej w ten sposób przez poszkodowanego na poczet odszkodowania, względnie do zwrotu nadwyżki wartości. Zwiększenie wartości rzeczy (ceny samochodu) po naprawie można uwzględniać tylko wówczas, gdy związane jest z wykonaniem napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu poprzedniego, jeżeli bez dokonania tychże ulepszeń mogło nastąpić przywrócenie rzeczy (samochodu) do stanu sprzed wypadku.

Zdaniem G. Bieńka<sup>5</sup> w praktyce ubezpieczeniowej odnotowano rozbieżne stanowiska dotyczące tego, czy zakład ubezpieczeń – wypłacając odszkodowanie z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej – może pomniejszyć je o różnicę między wartością nowych części potrzebnych do jego naprawy, a wartością wynikającą ze stopnia ich zużycia (tzw. amortyzację). W ocenie G. Bieńka analizując przedmiotowe zagadnienie prawne, należy opowiedzieć się za stanowiskiem negatywnym. Nie ulega bowiem wątpliwości, że art. 361 § 2 k.c. nakłada na zakład ubezpieczeń obowiązek poniesienia kosztów naprawy, w tym wszelkich uzasadnionych ekonomicznie wydatków w celu przywrócenia do poprzedniego stanu uszkodzonego pojazdu. Jak argumentował G. Bieńek 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 wchodzą w skład kosztów naprawienia szkody. W ocenie autora publikacji teza ta została wyraźnie przedstawiona w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 roku<sup>6</sup>. Ponadto zdaniem G. Bieńka, jednoznacznie w omawianej problematyce wypowiedział

---

<sup>4</sup> A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody powstałej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1996, s. 87.

<sup>5</sup> G. Bieńek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Lexis Nexis, Warszawa 2006, s. 151-152. Por. również T. Wiśniewski w: *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania* (G. Bieńek red.), Warszawa 2002, s. 79.

<sup>6</sup> Sygn. akt III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51.

się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 listopada 1980 roku sygn. akt III CRN 223/80, OSNC 1981/10/186).

Z kolei A. Szpunar wskazywał, iż rzeczą bezsporną jest, że w razie uszkodzenia samochodu, odszkodowanie obejmuje sumę pieniężną, konieczną do opłacenia jego naprawy, zaś ustalone orzecznictwo przyjmuje, że osoba odpowiedzialna obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie ekonomicznie uzasadnione wydatki w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których należy zaliczyć również koszt nowych części i materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne<sup>7</sup>.

### 3. Orzecznictwo Sądu Najwyższego.

Należy wskazać, iż istnieje szereg orzeczeń, w tym orzeczeń Sądu Najwyższego, uznających iż wykładnia treści art. 363 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. pozwala na przyjęcie, iż brak jest podstaw do przyjmowania *a priori* założenia o konieczności dokonywania potrącenia wartości części nowych, w przypadku ustalania wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, zaś uwzględnienie potrąceń amortyzacyjnych w oparciu o zasadę *compensatio lucri cum damno* (korzyści, o jakie poszkodowany wzbogaciłby się w następstwie zdarzenia powodującego szkodę, należy zaliczać na poczet należnego odszkodowania) jest dopuszczalne jedynie w wyjątkowych sytuacjach, tzn. wówczas gdyby dotyczyło to wykonania napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem.

W pierwszej kolejności należy wskazać na wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 roku (sygn. akt II CR 425/72, OSNC 1973/6/11), w którym po raz pierwszy SN wyznaczył jeden z bardzo istotnych kierunków interpretacji treści norm zawartych w art. 361 k.c. i 363 k.c. W sprawie, która była przedmiotem rewizji, Sąd Wojewódzki w Zielonej Górze, ograniczył roszczenie powoda o wypłatę odszkodowania w kwocie umożliwiającej przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody z kwoty 20 198 zł do kwoty 16 167 zł, tj. o 25%, z tej tylko przyczyny iż pojazd powoda nie był pojazdem nowym (dopiero co zakupionym). W ocenie Sądu Wojewódzkiego należało ograniczyć wysokość odszkodowania proporcjonalnie do stopnia zużycia samochodu. Powodowi nie mógłby bowiem przysługiwać zwrot całej wartości nowych części i materiałów zużytych do naprawy uszkodzonego samochodu, wobec zużycia samochodu w około 25%. Zdaniem Sądu, wartość wskazanych wyżej części nowych i materiałów powinna być zostać również obniżona o 25%.

---

<sup>7</sup> A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Branta, Warszawa, 1999, s. 61.

Inaczej mówiąc, zdaniem Sądu Wojewódzkiego, strona pozwana mogłaby odpowiadać wobec powoda tylko za 75% kosztów związanych z użyciem nowych części i materiałów do naprawy uszkodzonego samochodu. Sąd Najwyższy w wyroku rewizyjnym jednoznacznie wskazał, iż stanowisko prezentowane przez Sąd Wojewódzki nie jest uzasadnione. Jak bowiem trafnie zauważył Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku: *„Zasadą jest, że naprawienie szkody polega na przywróceniu stanu poprzedniego, chyba że poszkodowany wybrał świadczenie polegające na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej albo że za świadczeniem w pieniądzu przemawiają szczególne okoliczności. Z tej zasady, wyrażonej w art. 363 § 1 k.c., a ponadto z podstawowej normy art. 361 § 2 k.c. wynika również, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do wydatków tych należy zaliczyć w zasadzie także koszt nowych części i innych materiałów, których użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Odmienny pogląd Sądu Wojewódzkiego prowadzi do niemożliwego do przyjęcia wniosku, że w sytuacji gdy uszkodzona została rzecz już częściowo używana, to ciężar jej przywrócenia do stanu poprzedniego spoczywa częściowo na poszkodowanym. Do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za tę szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie bowiem rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów i materiałów, to poniesione na to wydatki wchodzi w skład kosztu naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego, a w konsekwencji wydatki te w ostatecznym wyniku obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę”.*

Podobne konkluzje w zakresie problematyki omawianego zagadnienia zostały zaprezentowane w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 1980 roku (sygn. akt III CRN 223/80, OSNC 1981/10/186) na skutek rewizji nadzwyczajnej Ministra Sprawiedliwości, która zarzucała wyrokowi Sądu Wojewódzkiego rażące naruszenie art. 363 § 1 k.c. W szczególności w uzasadnieniu Sąd Najwyższy słusznie podkreślił, iż stosownie do treści art. 363 § 1 k.c., w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, jeżeli konieczna jest wymiana uszkodzonych elementów to w skład wydatków do których zwrotu zobowiązany jest sprawca, bądź też jego ubezpieczyciel należy zaliczyć również koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli brak było możliwości

dokonania naprawy uszkodzonych elementów, zatem było to niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Poszkodowany chcąc przywrócić stan poprzedni uszkodzonego w wypadku pojazdu nie ma możliwości zakupu starych części czy też nie ma możliwości żądania, aby warsztaty naprawcze w miejsce uszkodzonych w czasie wypadku części zamontowały stare części już częściowo zużyte. Odmienny pogląd prowadziłby bowiem do niemożliwego do przyjęcia wniosku, iż w sytuacji, gdy uszkodzona została rzecz już częściowo używana, to ciężar ekonomiczny przywrócenia jej do stanu poprzedniego rozkłada się pomiędzy osobę, z winy której szkoda powstała oraz poszkodowanego. Dla takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej za tę szkodę nie ma uzasadnionych podstaw prawnych. Przywrócenie bowiem rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. W dalszej części uzasadnienia Sąd Najwyższy precyzuje również kiedy zastosowanie mogłaby znaleźć zasada *compensatio lucri cum damno*: „Zwiększenie wartości samochodu po naprawie można by uwzględnić tylko wówczas, gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem”.

Na powyższe orzecznictwo powołał się również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 11 czerwca 2003 roku (sygn. akt V CKN 308/01, LEX nr 157324), wskazując jednocześnie w uzasadnieniu, iż z uwagi na kompensacyjny charakter odszkodowania, naprawa samochodu przez poszkodowanego nie może być źródłem jego wzbogacenia i w sytuacji kiedy poszkodowany wybrał restytucję, a skutkiem naprawy nastąpił wzrost wartości samochodu, to świadczenie ubezpieczyciela obejmuje pełny koszt naprawy pomniejszony o wzrost wartości samochodu (podobnie SN w wyroku z dnia 20 lutego 1981 roku, sygn. akt I CR 17/81, OSNC 1981/10/199).

#### **4. Orzecznictwo sądów powszechnych.**

Powyższe konstatacje Sądu Najwyższego w zakresie prawa poszkodowanego do dokonania naprawy pojazdu w oparciu o części nowe, legły u podstaw wykładni w szeregu orzeczeń sądów powszechnych. Kolejno można przedstawić następujące wyroki sądów powszechnych, których kwerendy dokonał Rzecznik Ubezpieczonych.

W wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy Żoliborza z dnia 13 listopada 2007 roku (sygn. akt I C 90/07), Sąd wskazał, iż brak jest jakichkolwiek podstaw prawnych do zmniejszenia wysokości odszkodowania o bliżej nieuzasadniony określony przez pozwanego

wskaźnik 31,20% w związku z wypłatą odszkodowania w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Jak zauważył Sąd, strony postępowania nie były związane żadną umową, w której to ewentualnie postanowiłyby, iż należne powodowi odszkodowanie podlegałoby korekcie stosownie do wieku technicznego samochodu stanowiącego przedmiot własności powoda. Nie można wymagać również, aby poszkodowany był każdorazowo obciążony obowiązkiem poszukiwania części zamiennych potrzebnych do przywrócenia samochodu do stanu sprzed kolizji o stopniu zużycia odpowiadającym wiekowi tego samochodu, a także poszukiwania bezwzględnie najtańszych podmiotów wykonujących naprawy powypadkowe. Brak jest również przesłanek do nakazywania poszkodowanemu z rezygnacji w tym zakresie z oferty autoryzowanych przez producenta pojazdu, sprzedawców części zamiennych i serwisów. *„Takie zachowanie, o ile mieści się w ramach przywracania samochodu do stanu poprzedniego, a więc jest ekonomicznie uzasadnione i nie wkracza w zakres podniesienia jego standardu, znajduje podstawę w normie art. 363 kc (wyrok SN z 29.02.2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15)”. Dalej w uzasadnieniu wyroku, Sąd podkreślił, iż niezrozumiałe w kontekście istoty odpowiedzialności w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest stanowisko prezentowane przez zakład ubezpieczeń, iż osoby, które poniosły szkody w pojazdach, zakwalifikowanych wg różnych kryteriów jako „nienowe”, podejmując czynności w celu ich naprawy zobowiązane są posługiwać się częściami zamiennymi odpowiednio zużytymi czy wytworzonymi przez podmioty nieautoryzowane. W ocenie Sądu, samochód jest rzeczą złożoną w stopniu znacznym i dlatego też wmontowanie do niego w trakcie naprawy kilku czy też kilkunastu nowych i oryginalnych elementów nie będzie powodować radykalnego wzrostu jego wartości, zaś po drugie i co istotniejsze, realizacja stanowiska pozwanego w istocie prowadziłyby do pogorszenia bezpieczeństwa poruszania pojazdem do którego wmontowano odpowiednio zużyte części zamienne, a także do wzrostu liczby kradzieży samochodów w celu zbywania ich części zamiennych, tj. zjawisk, których prewencja winna szczególnie przyświecać ubezpieczycielowi. Po trzecie w końcu, zdaniem Sądu wymienione w samochodzie powoda elementy w żadnym stopniu nie zwiększają komfortu w eksploatacji pojazdu, bowiem nie ulepszają stanu pojazdu i nie podnoszą jego standardu<sup>8</sup>.*

W innym wyroku z dnia 23 grudnia 2009 roku Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Fabrycznej (sygn. akt IV GC 845/09), zostało wskazane, iż brak było jakichkolwiek podstaw do stosowania przez pozwany zakład ubezpieczeń wskaźników amortyzacji części

---

<sup>8</sup> Podobnie Sąd Rejonowy dla Warszawy – Żoliborza w wyroku z dnia 13 marca 2008 roku (sygn. akt I C 1136/06).



zamiennych wymienionych w pojeździe na nowe. Sąd przywołując wyrok SN z dnia 5 listopada 1980 roku (sygn. akt III CRN 223/80) argumentował, iż zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 361 § 2 k.c., w przypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej, zaś do wydatków tych należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, których użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Nie można wymagać od poszkodowanego by zrezygnował z zakupu części nowych i by podjął starania w celu zakupu na rynku wtórnym części o analogicznym stopniu zużycia jak części, które zostały uszkodzone. Poszkodowany ma bowiem prawo nabyć części samochodowe, co do których będzie miał pewność zarówno ich pochodzenia jak i jakości. W ocenie Sądu prawo to należy uznać za nieuniknioną konsekwencję uszkodzenia pojazdu w wypadku komunikacyjnym. Odmienny pogląd prowadziłby do wniosku, iż w sytuacji gdy uszkodzona została rzecz już częściowo używana, ciężar przywrócenia jej do stanu poprzedniego rozkłada się pomiędzy osobę, z winy której powstała szkoda i poszkodowanego. W konkluzji wyводу Sąd wskazał, iż w obowiązujących przepisach brak jest podstaw do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej za tę szkodę<sup>9</sup>.

Podobnie w wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 13 listopada 2009 roku (sygn. akt VII Ga 137/09), zostało wskazane, iż zasada pełnej rekompensaty szkody, wyrażona w art. 361 § 2 k.c. stanowi, iż poszkodowany może domagać się od podmiotu odpowiedzialnego (ubezpieczyciela) - odszkodowania obejmującego rzeczywiście poniesione koszty prac naprawczych, w tym użycia nowych części i innych materiałów. Przytaczając wyroki SN z dnia 13 czerwca 2003 roku (sygn. akt III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51) oraz z dnia 20 października 1972 roku (sygn. akt II CR 425/72, OSNCP 1973/6/111), Sąd Okręgowy podkreślił, iż koszty muszą być przy tym niezbędne oraz ekonomicznie uzasadnione, a w konsekwencji naprawienie szkody winno umożliwiać przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, nie może zaś obejmować ulepszeń służących do poprawienia standardu stanu technicznego pojazdu w porównaniu ze stanem sprzed wyrządzenia szkody.

W wyroku z dnia 24 sierpnia 2009 roku (sygn. akt I C 1510/08/3), Sąd Rejonowy Katowice – Zachód, stwierdził przywołując przytoczone już wyżej wyroki Sądu Najwyższego, iż do wydatków niezbędnych do przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy

---

<sup>9</sup> Analogicznie Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Fabrycznej w wyroku z dnia 19 maja 2010 roku (sygn. akt IV GC 562/09).

uszkodzonej należy zaliczyć koszt nowych części i innych materiałów, których użycie jest niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Zdaniem Sądu, przyrost wartości rzeczy w związku z jej naprawą nie będzie w tej sytuacji prowadził do obciążenia poszkodowanego obowiązkiem zwrotu nadwyżki wartości. Taka sytuacja zachodziłaby wówczas, kiedy dotyczyłaby wykonania napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu sprzed wypadku<sup>10</sup>.

Dalej idąc, w wyroku z dnia 20 października 2009 roku, Sąd Rejonowy dla Łodzi – Widzewa w Łodzi (sygn. akt I C 609/08) argumentował w uzasadnieniu wyroku, iż powszechnie przyjmuje się, że kwota wypłacana uprawnionemu powinna umożliwić wyremontowanie samochodu, z tym zastrzeżeniem, że chodzi wyłącznie o wzięcie pod uwagę kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych. Przy czym ekonomicznie uzasadnione wydatki obejmują w przypadku samochodu używanego koszty nowych i oryginalnych części, koszt wykonania naprawy zgodnie z technologią i w autoryzowanym zakładzie blacharsko-lakierniczym<sup>11</sup>.

Jako przykład orzeczenia, które koresponduje z przywołanymi wyżej wyrokami Sądu Najwyższego można wskazać również wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 24 czerwca 2009 roku (sygn. akt I C 1363/08), w którym Sąd zauważył, iż żadne przepisy nie regulują obowiązku zastosowania amortyzacji części uszkodzonych, zaś ubezpieczyciel ma obowiązek naprawić szkodę, nawet jeśli wymaga to wykorzystania nowych części. Sąd w uzasadnieniu przytaczając wyroki SN z dnia 20 października 1972 roku oraz 5 listopada 1980 roku, podzielił zaprezentowany tam pogląd, iż w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszystkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, do których zaliczyć należy także koszt nowych części i innych materiałów. Sąd zaznaczył jednocześnie, iż podziela pogląd pozwanego o tym, iż odszkodowanie nie może być źródłem wzbogacenia poszkodowanego, precyzując przy tym, iż zwiększenie wartości rzeczy (samochodu) po naprawie można by uwzględniać tylko wówczas gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem albo ulepszeń w stosunku do stanu poprzedniego. W dalszej części uzasadnienia Sąd wskazał, iż pozwana spółka nie wykazała twierdzeń, iż naprawa pojazdu powoda miałyby spowodować

---

<sup>10</sup> Por. również wyrok Sądu Rejonowego w Katowicach z dnia 25 stycznia 2008 roku (sygn. akt I C 1233/07); wyrok Sądu Rejonowego Katowice-Wschód w Katowicach z dnia 26 stycznia 2011 roku (sygn. akt I C 526/10/5) oraz z dnia 14 kwietnia 2011 roku (sygn. akt I C 907/10/14).

zwiększenie wartości pojazdu, zaś doświadczenie życiowe pozwala na przyjęcie zgoła odmiennej konkluzji – pojazd powypadkowy, nawet naprawiony w autoryzowanej stacji obsługi, w oczach kupującego posiada mniejszą wartość i jest mniej atrakcyjny.

W wyroku z dnia 11 maja 2006 roku, Sąd Rejonowy dla Krakowa – Nowej Huty w Krakowie (sygn. akt I C 621/05/N) wskazał, iż niezależnie od tego w jakim stanie był samochód powoda przed kolizją, mógł on w oparciu o art. 363 § 1 k.c. oczekiwać od strony pozwanej pokrycia kosztów naprawy uszkodzeń jego samochodu, które w tej kolizji powstały. Jeżeliby przyjąć argumenty, iż z uwagi na zużycie pewnych części samochodu, powodowi należy się tylko część kosztów naprawy oznaczałoby to obciążenie pozostałą częścią tych kosztów powoda, czyli poszkodowanego. Jak zauważył Sąd, nie można oczekiwać, że powód wymieni uszkodzone części na używane, zużyte w takim stopniu jak te uszkodzone.

Sąd Okręgowy w Gdańsku w wyroku z dnia 6 lutego 2008 roku (sygn. akt III Ca 1541/07), oddalając jako bezzasadną apelację zakładu ubezpieczeń od wyroku Sądu Rejonowego w Tczewie z dnia 10 sierpnia 2007 roku (sygn. I C 101/07 ), wskazał, iż: *„W ocenie Sądu dokonywanie amortyzacji części samochodowych jest co do zasady niezgodne z literą prawa. Pozostaje ona bowiem w sprzeczności z zasadą pełnego odszkodowania, stypizowaną w art. 361 i 363 k.c., zgodnie z którą „odszkodowanie obejmuje koszty zakupu niezbędnych części i innych materiałów do naprawy uszkodzonego pojazdu, a uwzględnienie amortyzacji części uszkodzonych przy wyliczaniu odszkodowania narusza zasadę pełnego odszkodowania” (vide wyrok SN z dnia 20 lutego 1981 r., sygn. akt I CR 17/81; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. akt V CKN 903/00; wyrok Sądu Najwyższego, sygn. III CZP 91/05; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., II RRN 450/70)”. Sąd zaakcentował także, iż dał wiarę szerokiej i wyczerpującej opinii biegłego, w której zostało wskazane, iż amortyzacja części zamiennych ma uzasadnienie tylko i wyłącznie w przypadku elementów naturalnie zużywających się z upływem czasu lub przebiegu pojazdu, do których zaliczył układ wydechowy, ogumienie i akumulator. W związku z tym, iż wskazane przez powoda części samochodu, które uległy uszkodzeniu a następnie wymianie, nie należą do żadnej z wymienionych przez biegłego grup, Sąd przyjął, iż podnoszone przez pozwanego argumenty o konieczności obniżenia wartości części o stopień ich zużycia, uznać należy za nieuzasadnione. Sąd opierając się o orzeczenie SN z dnia 5 listopada 1980 roku wskazał również, iż pojazd po naprawie serwisowej ma niższą wartość rynkową od pojazdu*

---

<sup>11</sup> Podobnie: w wyrokach Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi z dnia 4 listopada 2009 roku (sygn. akt I C 516/07); z dnia 22 grudnia 2009 roku (sygn. akt I C 443/08); wyroku Sądu Rejonowego w Łodzi z dnia 10 stycznia 2007 roku (sygn. akt II C 317/06).

pozostającego w stanie bezkolizyjnym i należy uznać, iż zwiększenie wartości rzeczy (samochodu) po naprawie, można by uwzględnić tylko wówczas, gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu sprzed wypadku. W konsekwencji w ocenie Sądu, z uwagi na fakt, iż żadna z przytoczonych wyżej okoliczności nie wystąpiła w przypadku pojazdu powoda, zarzut o wzbogaceniu się powoda kosztem pozwanej nie zasługuje na uwzględnienie.

Jako kolejny przykład orzeczeń zapadających w sądach drugiej instancji można wskazać na wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 20 sierpnia 2009 roku (sygn. akt II Ca 531/09), który rozpatrywał apelację poszkodowanego powoda od wyroku Sądu Rejonowego w Gryfinie z dnia 19 marca 2009 roku (sygn. akt I C 155/08). Stan faktyczny rozpatrywanej sprawy kształtował się następująco: w wyniku kolizji drogowej uszkodzeniu uległ 12-letni samochód o dobrym stanie technicznych, w którym były zamontowane części oryginalne. Wysokość odszkodowania, co zaaprobował Sąd Rejonowy została ustalona przez zakład ubezpieczeń w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, przy czym dokonano potrącenia amortyzacyjnego w wysokości 50%. W uzasadnieniu wyroku Sąd Rejonowy w Gryfinie doszedł do przekonania, iż w sytuacji kiedy wartość rynkowa pojazdu powoda bezpośrednio przed kolizją była o 50% niższa w stosunku do ceny nowego pojazdu, to uzasadnione jest przyjęcie urealnienia cen części w 50%. Sąd Okręgowy uwzględniając apelację podkreślił, iż w pełni zasadne są zarzuty apelacyjne, związane z zarzutami naruszenia przez Sąd pierwszej instancji art. 361 § 2 i 363 § 1 k.c. poprzez ich niewłaściwe zastosowanie, tj. przyjęcie, iż dla pokrycia strat poniesionych przez powoda przyjąć należało kwotę odpowiadającą naprawie uszkodzonego pojazdu przy użyciu nowych, oryginalnych części, jednakże po pomniejszeniu ich wartości o 50% w stosunku do nowych części, z uwagi na 12-letnią amortyzację części podlegających wymianie. Sąd Okręgowy podkreślił, że gdyby nie uszkodzenie pojazdu poszkodowanego to poszkodowany w ogóle nie musiałby wydatkować środków pieniężnych na jego 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. Przyjęcie zaś toku rozumowania Sądu pierwszej instancji prowadziłoby do sytuacji, w której to powód musiałby pokryć część kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu (różnicę między kwotą wypłaconą przez ubezpieczyciela, a faktycznie wydatkowaną przez powoda na naprawę) pomimo tego, że w żadnej mierze nie przyczynił się do zaistniałej szkody, co ewidentnie przeczyłoby odpowiedzialności tylko za zachowanie zawinione oraz zasadzie

kompensacyjnego charakteru naprawienia szkody i jako takie jest niedopuszczalne. W dalszej części uzasadnienia Sąd wskazał, iż również w sytuacji kiedy powód nie dokonałby naprawy uszkodzonego pojazdu, niedopuszczalne byłoby automatyczne tzw. „urealnienie” z góry ceny części używanych podlegających wymianie. 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 jej powstania. O bezpodstawnym wzbogaceniu poszkodowanego mowa może być tylko wtedy, gdyby skutek naprawy auto uzyskało wartość wyższą niż przed powstaniem szkody albo 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 też, gdyby skutek naprawy doszło do ulepszenia auta w stosunku do stanu sprzed zaistnienia szkody. Dowód w tym zakresie obciąża pozwanego, jako że jest to okoliczność ograniczająca zakres jego odpowiedzialności. Zdaniem Sądu Okręgowego sytuacja powoda na skutek dokonanej naprawy uległa i tak pogorszeniu, nie zaś polepszeniu w stosunku do tej sprzed zaistnienia szkody. Dużo trudniej – jak pokazują zasady doświadczenia życiowego – sprzedać auto, które wcześniej było uszkodzone, niż auto bezkolizyjne. Zdaniem Sądu oczywistym jest fakt, iż potencjalni kupujący wolą auta bezkolizyjne, jako że dają one większą gwarancję bezpieczeństwa. Fakt, że w miejsce części używanych wstawiono do takiego auta części nowe ma znacznie drugoplanowe w stosunku do okoliczności, że było już (często nie wiadomo przez kogo i w jaki sposób) naprawiane.

Jako przykłady wyroków, które korespondują z wyżej wymienionymi wyrokami sądów powszechnych można wskazać: wyrok Sądu Rejonowego w Kielcach (sygn. akt I C 334/10), wyrok Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Śródmieścia z dnia 12 stycznia 2010 roku (sygn. akt I C 633/09), wyrok Sądu Rejonowego w Koszalinie z dnia 11 stycznia 2010 roku (sygn. akt V GC 861/09), wyrok Sądu Rejonowego Gdańsk-Południe w Gdańsku z dnia 17 września 2008 roku (sygn. akt I C 826/07), wyrok Sądu Rejonowego w Bochni z dnia 30 grudnia 2008 roku (sygn. akt I C 42/08), wyrok Sądu Rejonowego w Malborku z dnia 14 lutego 2011 roku (sygn. akt I C 221/10), wyrok Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Śródmieścia z dnia 28 sierpnia 2009 roku (sygn. akt IX C 188/09), wyrok Sądu Rejonowego w Łomży z dnia 24 kwietnia 2008 roku (sygn. akt I C 47/08), wyrok Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Śródmieścia z dnia 30 września 2009 roku (sygn. akt IX C 56/09).

## 5. Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych, zagadnienie dotyczące możliwości dochodzenia przez poszkodowanego w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, gdy zachodzi konieczność wymiany uszkodzonych części, odszkodowania w oparciu o ceny nowych części bez potrąceń amortyzacyjnych jest wyłącznie kwestią dokonania właściwej wykładni treści art. 361 § 2 oraz 363 § 1 k.c.

W ocenie Rzecznika Ubezpieczonych przyjęcie *a priori* założenia o konieczności dokonywania pomniejszenia kwoty odszkodowania o współczynnik amortyzacji tylko z tej przyczyny, iż uszkodzony w wyniku zdarzenia drogowego pojazd poszkodowanego był pojazdem użytkowanym przez pewien określony czas - jest nieuprawnione i nie znajduje potwierdzenia w obowiązujących normach prawnych. Przedstawiając swoje stanowisko w zakresie przedmiotowego zagadnienia, w pierwszej kolejności należy wskazać, iż zgodnie z art. 34 ust. 1 i art. 36 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 roku, Nr 124, poz. 1152 z późn. zm.) odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, jeżeli są oni zobowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę. Wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego świadczonego z tytułu ubezpieczenia OC określona jest granicami odpowiedzialności cywilnej posiadacza (kierującego pojazdem), zatem do rozstrzygnięcia przedmiotowego zagadnienia konieczne jest sięgnięcie do ogólnych reguł kodeksu cywilnego odnoszących się do zakresu odszkodowania oraz wyboru przez poszkodowanego sposobu naprawienia szkody. Stosownie do treści z art. 361 § 1 k.c., obowiązek naprawienia szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkody mu nie wyrządzono. Analiza treści art. 361 § 2 k.c. umożliwia stwierdzenie, iż świadczenie odszkodowawcze powinno uwzględniać, w przypadku uszkodzenia rzeczy, wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy. Nie ulega zatem wątpliwości, że w przypadku zaistnienia zdarzenia powodującego powstanie szkody, poszkodowani powinni otrzymać jej pełną kompensatę. Przywrócenie uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego powinno obejmować doprowadzenie jej do stanu używalności i jakości w zakresie istniejącym przed wypadkiem. Zgodnie zaś z treścią art. 363 § 1 k.c.: „*Naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego,*

*bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu”.* Z zasady wyrażonej w art. 363 § 1 k.c., a ponadto z podstawowej normy art. 361 § 2 k.c. w ocenie Rzecznika Ubezpieczonych wynika, że w sytuacji kiedy do osiągnięcia celu jakim jest przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu sprzed szkody konieczne jest użycie nowych części i innych materiałów, to poniesione na nie wydatki wchodzą w skład kosztów naprawienia szkody, które osoba zobowiązana do naprawienia szkody, bądź też zakład ubezpieczeń świadczący ochronę gwarancyjną obowiązany jest zwrócić poszkodowanemu, oczywiście z zastrzeżeniem, iż koszty naprawy nie przekraczają wartości pojazdu sprzed szkody, co wówczas uzasadniałoby rozliczenie szkody jako tzw. szkody całkowitej (art. 363 § 1 zd. drugie k.c.). Jeżeli zatem dla osiągnięcia celu naprawienia szkody, którym jest przywrócenie uszkodzonego pojazdu do takiego stanu używalności jaki istniał przed wyrządzeniem szkody, konieczne jest użycie nowych części (nie ma możliwości dokonania naprawy i w konsekwencji brak jest możliwości dokonania lakierowania, prostowania, wyklepania, naprawiania uszkodzonych części pojazdu), to poniesione na nie wydatki wchodzą w skład niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy pojazdu. Egzemplifikację powyższego stanowiska, potwierdzającego jednocześnie bezzasadność stosowania *a priori* w każdej sytuacji kiedy pojazd poszkodowanego nie był pojazdem nowym, potrąceń amortyzacyjnych, w ocenie Rzecznika stanowią wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 roku (sygn. akt II CR 425/72, OSNC 1973/6/111); z dnia 5 listopada 1980 roku (sygn. akt III CRN 223/80, OSNC 1981/10/186); z dnia 11 czerwca 2003 roku (sygn. akt V CKN 308/01, LEX nr 157324) oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2006 roku (sygn. akt III CZP 91/05, LEX nr 180669), jak również poglądy doktryny zaprezentowane wyżej w niniejszym stanowisku.

Zdaniem Rzecznika, odmienny pogląd prowadziłby do niemożliwego do przyjęcia wniosku, że w sytuacji, gdy uszkodzona została rzecz, która była już częściowo używana, to ciężar jej przywrócenia do stanu poprzedniego spoczywa częściowo na poszkodowanym. Do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy szkody lub innej osoby odpowiedzialnej cywilnie za powstałą szkodę nie ma uzasadnionej podstawy prawnej. Przywrócenie bowiem rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. 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, której ubezpieczyciel nie może nakazać lub zakazać, ponieważ jego świadczenie ogranicza się do wypłacenia usprawiedliwionej kwoty<sup>12</sup>.

Poszkodowany chcąc przywrócić stan poprzedni uszkodzonego w wypadku pojazdu nie ma możliwości zakupu używanych części o tożsamym stopniu zużycia jak części które uległy uszkodzeniu. Nie ma również możliwości żądania, aby warsztat naprawczy wykonujący naprawę w miejsce uszkodzonych w czasie wypadku części pojazdu wmontował stare części już częściowo zużyte oraz udzielił gwarancji, iż wykonana naprawa przy użyciu części używanych zapewni prawidłową eksploatację i bezpieczeństwo w użytkowaniu pojazdu. Brak jest podstaw prawnych by obciążać poszkodowanego dodatkowymi obowiązkami w tym poszukiwania na rynku odpowiednich części używanych, co musiałoby się wiązać z koniecznością technicznej oceny ich przydatności do dalszego wykorzystywania. Tymczasem w większości przypadków części te pochodzą z pojazdów, które uległy poważnym wypadkom drogowym, a ocena parametrów technicznych jest niemożliwa, bądź też są to części niewiadomego pochodzenia wobec których może istnieć uzasadnione podejrzenie, iż zostały dostarczone na rynek w wyniku działań przestępczych. Twierdzenia, zgodnie z którymi poszkodowany ma obowiązek poszukiwać używanych części serwisowych, po to aby zminimalizować wydatki na naprawę uszkodzonego samochodu, nie tylko nie znajdują uzasadnienia w przepisach kodeksu cywilnego, ale w ocenie Rzecznika Ubezpieczonych pozostają z nimi w oczywistej sprzeczności. Dolegliwości jakie poszkodowany zmuszony jest ponieść w następstwie wyrządzenia szkody winny zostać maksymalnie ograniczone. Nie można zatem nakładać na poszkodowanego obowiązku poszukiwania najtańszych, niepełnowartościowych, używanych części zamiennych.

Rzecznik Ubezpieczonych pragnie również wskazać, iż brak jest przepisu prawa materialnego na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, który zezwalałby na dokonywanie potrąceń amortyzacyjnych (w szczególności ustalania zryczałtowanej wielkości zużycia poszczególnych części samochodu), a co za tym idzie brak jest normy prawnej, która wyłącza lub ogranicza stosowanie art. 361 § 2 k.c. Zmniejszenie odszkodowania w świetle kodeksu cywilnego dopuszczalne jest jedynie w oparciu o art. 362 k.c., bądź art. 440 k.c. Pierwszy z nich wskazuje jako podstawę zmniejszenia obowiązku naprawienia szkody sytuację, gdy poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody. Przepis ten w sposób oczywisty nie może stanowić podstawy do dokonania potrąceń amortyzacyjnych. Według natomiast art. 440 k.c. ograniczenie obowiązku naprawienia szkody jest możliwe stosownie do okoliczności, jeżeli ze względu na stan majątkowy

---

<sup>12</sup> Wyrok SN z dnia 11 czerwca 2003 roku (sygn. akt V CKN 308/01, niepubl.).



poszkodowanego lub osoby odpowiedzialnej za szkodę wymagają tego zasady współzycia społecznego. Również w przypadku tej instytucji trudno mówić, iż stanowi ona legitymację do dokonania potrąceń amortyzacyjnych. Wyraźnie bowiem z treści tego przepisu wynika, iż ograniczenie wysokości obowiązku naprawienia szkody implikowane jest jedynie przyczyną w postaci stanu majątkowego poszkodowanego lub osoby odpowiedzialnej za szkodę, nie zaś faktem konieczności urealnienia zastosowania nowych części oryginalnych w celu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego.

W kontekście powyższych przemyśleń należy również rozważyć kwestię wartości rynkowej pojazdu uszkodzonego na skutek kolizji. W ocenie Rzecznika, rozważając problematyczne zagadnienie prawne, nie można tracić z pola widzenia zasadniczej funkcji odszkodowania określonej treścią art. 361 § 2 k.c. Nie ma ona bowiem na celu tylko przywrócenia wyłącznie wartości estetycznych i technicznych pojazdu, ale odtworzenie jego wartości sprzed zdarzenia. W tym kontekście, użyte do naprawy części zamiennie mają zasadnicze znaczenie, bowiem ich zamontowanie ma przyczynić się nie tylko do odzyskania sprawności pojazdu, ale także do odtworzenia jego wartości. Pojazd uczestniczący w kolizji, nawet naprawiony w autoryzowanym serwisie, przy użyciu nowych, oryginalnych części traci na wartości rynkowej w przypadku próby jego późniejszej sprzedaży, bowiem nie istnieje metoda naprawiania pojazdów pozwalających na ukrycie faktu jego naprawy. Brak jest zatem uzasadnienia dla twierdzeń, iż samochód po naprawie dokonanej z użyciem nowych części zawsze będzie miał większą wartość rynkową, co uzasadniałoby uznanie, iż poszkodowany wskutek wypłaty odszkodowania wyliczonego w oparciu o ceny nowych części zamiennych zostałby bezpodstawnie wzbogacony. Wprost przeciwnie, obserwacja rynku oraz zasady doświadczenia życiowego pozwalają zaakceptować tezę, iż naprawa pojazdu dokonana przy użyciu nowych części w zdecydowanej większości przypadków, będzie powodowała obniżenie wartości pojazdu i w konsekwencji odszkodowanie za uszkodzenie samochodu może obejmować oprócz kosztów jego naprawy także zapłatę sumy pieniężnej, odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie<sup>13</sup>.

Nie można wykluczyć sytuacji, kiedy wskutek użycia do naprawy w miejsce części uszkodzonej - nowej, nastąpiłby wzrost wartości pojazdu poszkodowanego. Odnosząc powyższe do aktualnego orzecznictwa, Sąd Najwyższy w przedstawianych już wyżej wyrokach wskazał, iż możliwość zastosowania zasady *compensatio lucri cum damno*, czyli pomniejszenia kwoty odszkodowania z uwagi na zwiększenie wartości rzeczy (samochodu)

po naprawie, można by uwzględnić tylko wówczas, gdyby chodziło o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem, bądź też na skutek wymiany części uszkodzonej na nową, szczególnie wartościową w sposób istotny wzrosłaby wartość pojazdu poszkodowanego w stosunku do stanu sprzed szkody. Samochód jako rzecz, składa się z bardzo wielu elementów, dlatego też wymiana w trakcie naprawy pojazdu kilku, czy też kilkunastu uszkodzonych części na nowe nie będzie powodować wzrostu jego wartości. W incydentalnych stanach faktycznych przy wymianie niezmiernie istotnego elementu pojazdu, a zarazem wyjątkowo kosztownego (np. całego uszkodzonego silnika, automatycznej skrzyni biegów), niewykluczona jest sytuacja, w której po dokonanej naprawie w sposób istotny wzrosłaby wartość pojazdu poszkodowanego. Wówczas w ocenie Rzecznika Ubezpieczonych, pod warunkiem bezspornego wykazania takiego stanu w obszarze objętym uszkodzeniami kolizyjnymi, który to dowód w świetle art. 6 k.c. obarczałby stronę wywodzącą z tego faktu skutki prawne (sprawcę szkody lub też jego ubezpieczyciela) – możliwe byłoby zastosowanie współczynnika („nowe” za „stare”) w indywidualnie określonej procentowo wysokości, które prowadziłyby w konsekwencji do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania. Z tym że, w ocenie Rzecznika w sytuacji, kiedy doszłoby do kolizji zasady wykluczającej wzbogacenie się poszkodowanego wskutek naprawienia szkody z zasadą pełnego odszkodowania, wówczas ze względu na wyrządzenie szkody czynem niedozwolonym, zasady słuszności nakazywałyby w takim wypadku udzielić ochrony interesom poszkodowanego<sup>14</sup>. W ocenie Rzecznika takie okoliczności, jak sam fakt powstania szkody i związane z tym utrudnienia, m.in. konieczność dochodzenia i formułowania roszczeń wobec sprawcy szkody, bądź też jego ubezpieczyciela, poszukiwania warsztatu naprawczego celem naprawy uszkodzonego pojazdu, weryfikacja prawidłowości stanowiska zajętego przez ubezpieczyciela, niejednokrotnie powiązane z tym traumatyczne przeżycia poszkodowanego związane z doznanym uszczerbkiem na zdrowiu lub też śmiercią osoby najbliższej, uzasadniają stanowisko o konieczności wzięcia pod uwagę również zasad słuszności, w sytuacji kiedy po dokonanej naprawie, wartość pojazdu poszkodowanego uległaby istotnemu zwiększeniu.

---

<sup>13</sup> Por. wyrok SN z dnia z dnia 12 października 2001 roku (sygn. akt: III CZP 57/01, OSNC 2002/5/57).

<sup>14</sup> Tak w wyroku SN z dnia 24 lutego 2006 roku (sygn. akt III CZP 91/05, LEX nr 180669).

## 6. Wnioski końcowe.

Reasumując, w ocenie Rzecznika Ubezpieczonych, w świetle art. 363 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c., poszkodowany dochodzący roszczenia w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych może domagać się w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, gdy zachodzi konieczność wymiany uszkodzonych części, aby należne odszkodowanie zostało ustalone w oparciu o ceny nowych części bez potrąceń amortyzacyjnych. Zasada *compensatio lucri cum damno* (zwiększenie wartości pojazdu poszkodowanego po dokonanej naprawie w oparciu o ceny nowych części i w konsekwencji odpowiednie pomniejszenie kwoty należnego odszkodowania) mogłaby mieć zastosowanie w wyjątkowych sytuacjach, tzn. tylko wówczas jeżeli:

- a) chodziłoby o dokonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo
- b) ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem, bądź też
- c) zastosowanie do naprawy nowych części w sposób istotny spowodowałoby wzrost wartości pojazdu poszkodowanego w stosunku do stanu sprzed szkody.

Kończąc, należy wskazać iż uzyskane orzeczenia sądów powszechnych w sprawach dotyczących potrąceń amortyzacyjnych pozwalają na sformułowanie wniosku, iż zdecydowanie przeważający w orzecznictwie sądów powszechnych jest pogląd o niedopuszczalności *a priori* stosowania potrąceń amortyzacyjnych tylko z uwagi na wiek pojazdu, który uległ uszkodzeniu. Zgodnie z omówioną wyżej linią orzecznictwa zasada *compensatio lucri cum damno* (sygnalizowana wyżej), mogłaby mieć natomiast zastosowanie wyłącznie w sytuacji, gdyby roszczenie poszkodowanego związane było z dokonaniem naprawy uszkodzeń w pojeździe, które istniały przed powstaniem szkody, bądź też wprowadzeniem ulepszeń w pojeździe w stosunku do stanu sprzed wypadku. Rzecznik Ubezpieczonych zdiagnozował incydentalne wyroki sądów powszechnych, które odmiennie odnoszą się do zagadnienia związanego z dokonywaniem potrąceń amortyzacyjnych. **Z tych względów, ale również z uwagi na społeczny wymiar problemu, Rzecznik Ubezpieczonych w dniu 19 października 2011 roku złożył do Sądu Najwyższego wniosek o podjęcie uchwały mającej na celu usunięcie rozbieżności w orzecznictwie sądowym w wykładni art. 361 §2 k.c. i art. 363 §1 k.c., w zakresie zasad ustalania wysokości odszkodowania za szkody komunikacyjne w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.** W ocenie Rzecznika,

właściwe określenie przez Sąd Najwyższy kierunku wykładni treści art. 361 § 2 oraz 363 § 1 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. Wpłynie to również na poprawę jakości postępowań likwidacyjnych prowadzonych przez ubezpieczycieli, w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.