

Maciej Samson

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Prawa i Administracji,
Katedra Prawa Cywilnego, Handlowego i Ubezpieczeniowego
samsonmaciej@gmail.com

WPŁYW ORZECZNICTWA SĄDU NAJWYŻSZEGO NA NIEKTÓRE ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE KOMPENSACJI SZKÓD Z OBOWIĄZKOWEGO UBEZPIECZENIA OC POSIADACZY POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Streszczenie: W niniejszym artykule oceniano wpływ orzecznictwa Sądu Najwyższego na kompensację szkód komunikacyjnych w zakresie najmu pojazdu zastępczego i zastosowania amortyzacji części użytych do naprawy. W publikacji skonfrontowano stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych przedstawione w raporcie *Orzecznictwo Sądu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych* z wybranymi publikacjami o odmiennych wnioskach oraz oceniono z prawnego punktu widzenia miejsce uchwał Sądu Najwyższego w porządku prawnym i praktyce likwidacji szkód.

Słowa kluczowe: orzecznictwo, działalność ubezpieczeniowa, Rzecznik Ubezpieczonych, Sąd Najwyższy, odszkodowanie, amortyzacja, najem pojazdu zastępczego.

Klasyfikacja JEL: K 12, K 19, K 22, K 39.

IMPACT OF SUPREME COURT CASE LAW ON SOME ISSUES CONCERNING DAMAGE COMPENSATION FROM THE MANDATORY LIABILITY INSURANCE OF MOTORISTS

Abstract: This paper assesses the impact of Supreme Court case law for motor liability compensation in terms of a replacement vehicle rental and use and the

depreciation of the parts used for repair. The paper compares the position of Insurance Ombudsman presented in the report *The Case Law of the Supreme Court and the Practice of Handling Motor Insurance Claims* with selected publications containing other proposals, and assesses the legal position of the decisions of the Supreme Court regarding the principles and practice of settling claims.

Keywords: case law, insurance, Insurance Ombudsman, the Supreme Court, compensation, depreciation, replacement vehicle rental.

Wstęp

We współczesnym, rozwiniętym technologicznie świecie wypadki komunikacyjne są traktowane jako problem i zjawisko globalne. W obliczu narastającego ruchu samochodowego i powszechności wypadków drogowych system kompensacji szkód pełni istotną funkcję społeczną, wzbudzając coraz większe zainteresowanie ze strony ustawodawcy oraz doktryny prawniczej. System kompensacji szkód opiera się w znacznej mierze na normach prawnych, które ze względu na swój charakter zawierają wiele określeń niezdefiniowanych ustawowo i pojęć nieostrych, rozstrzyganych zasadami prawa odszkodowawczego, wypracowaną doktryną i mieszczących się w granicach dyskrecjonalnej władzy sędziego. Praktyka stosowania prawa rodzi wiele problemów związanych z ustaleniem wysokości należnych świadczeń odszkodowawczych. Obszerne orzecznictwo sądów powszechnych jest przejawem występowania istotnych problemów w kompensacji szkód komunikacyjnych. Orzecznictwo to jest zdeterminowane przez stanowisko przyjmowane w kolejnych wyrokach i uchwałach Sądu Najwyższego. Ma ono znaczący wpływ na działalność ubezpieczeniową, która to działalność, ze względu na obecny system gwarancyjno-repartycyjny kompensacji szkód, „przejęła” na siebie ciężar kompensacji wypadków drogowych. Orzecznictwo Sądu Najwyższego i sądów powszechnych oddziałuje bezpośrednio m.in. na wysokość wypłacanych świadczeń, wysokość utrzymywanych przez ubezpieczycieli rezerw oraz ich wynik techniczny.

Ostatnie lata to okres wzmożonej działalności Sądu Najwyższego oddziałującej bezpośrednio na działalność ubezpieczeniową. W opublikowanym sprawozdaniu z działalności Sądu Najwyższego w 2012 r. [SN 2013] można przeczytać: „W okresie 2011–2012 uwidoczniła się wzmożona aktywność Rzecznika Ubezpieczonych, który złożył 5 wniosków o rozstrzygnięcie przez Sąd Najwyższy w jego składzie powiększonym zagadnień prawnych, w większości dotyczących odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczycieli

z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. We wszystkich wnioskach Rzecznik Ubezpieczonych wskazywał na rozchwianą, niejednorodną wykładnię sądów powszechnych, a w związku z tym nierówne traktowanie ubezpieczonych, co uznał za zjawisko społecznie niekorzystne, zwłaszcza wobec upowszechniających się tendencji ubezpieczycieli do ograniczania swojej odpowiedzialności. Wszystkie uchwały podjęte przez Sąd Najwyższy w wyniku wniosków Rzecznika Ubezpieczonych mają zdecydowanie charakter prokonsumencki”. Określony przez Sąd Najwyższy charakter prokonsumencki oznacza w uproszczeniu próbę zmiany praktyk stosowanych przez ubezpieczycieli w kierunku właściwego rozumienia zasady pełnego odszkodowania, co ma bezpośrednie przełożenie na wysokość świadczeń wypłacanych przez ubezpieczycieli.

W raporcie Rzecznika Ubezpieczonych [2013] *Orzecznictwo Sądu Najwyższego, a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych* jako główną przyczynę skarg na działalność ubezpieczycieli wskazano zaniżanie wartości należnych świadczeń. W odniesieniu do szkód majątkowych zarzuty te są wynikiem m.in. stosowania potrąceń amortyzacyjnych, a także stosowania cen części zamiennych przy ustaleniu wysokości kosztów naprawy uszkodzonych pojazdów oraz odrzucania roszczeń dotyczących zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego. Dostrzegając te problemy, Rzecznik Ubezpieczonych wystosował do Sądu Najwyższego wnioski, które zostały rozpatrzone następującymi uchwałami:

- w sprawie najmu pojazdu zastępczego [Uchwała SN z dnia 17 listopada 2011],
- w sprawie dopuszczalności amortyzacji [Uchwała SN z dnia 12 kwietnia 2012]

oraz postanowieniem w sprawie konieczności zastosowania przy naprawie części oryginalnych [Postanowienie SN z dnia 20 czerwca 2012]. Wymienione uchwały Sądu Najwyższego zmieniły znacząco podejście podmiotów rynku ubezpieczeniowego do kwestii rozpatrywania roszczeń dotyczących problematyki nimi objętych.

1. Kompetencje Rzecznika Ubezpieczonych do przedkładania wniosków o usunięcie rozbieżności w wykładni prawa przez Sąd Najwyższy

Zgodnie z art. 60 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (dalej: u.s.n.), jeżeli w orzecznictwie sądów powszechnych, sądów wojskowych lub Sądu Najwyższego ujawnia się rozbieżności w wykładni prawa, Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego może przedstawić wniosek o ich rozstrzygnięcie Sądowi Najwyższemu w składzie siedmiu sędziów lub innym odpowiednim składzie. W art. 60 § 2 u.s.n. określono z kolei kompetencje innych podmiotów, wśród których znalazł się Rzecznik Ubezpieczonych. Norma zawarta w powyższym przepisie legitymuje Rzecznika do kierowania wniosków do Sądu Najwyższego w przypadku ujawnienia rozbieżności w orzecznictwie sądowym. W przypadku przyjęcia wniosku Sąd Najwyższy podejmuje stosowną uchwałę.

Do tej pory wszystkie uchwały w odpowiedzi na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych zostały podjęte w składzie siedmiu sędziów, co ma niebagatelne znaczenie w określeniu wpływu tych uchwał na dalsze orzecznictwo powszechne i praktykę ubezpieczeniową. Zgodnie z art. 61 § 2 u.s.n., jeżeli skład siedmiu sędziów uzna, że znaczenie dla praktyki sądowej lub powaga występujących wątpliwości to uzasadniają, może zagadnienie prawne lub wniosek o podjęcie uchwały przedstawić składowi izby, natomiast izba – składowi dwóch lub więcej izb albo pełnemu składowi Sądu Najwyższego. Co najistotniejsze dla podjętych rozważań, zgodnie z art. 61 § 6 u.s.n., uchwały pełnego składu Sądu Najwyższego, składu połączonych izb oraz składu całej izby z chwilą ich podjęcia uzyskują moc zasad prawnych. Skład siedmiu sędziów może postanowić o nadaniu uchwale mocy zasady prawnej. Zgodnie z tezą orzeczenia Sądu Najwyższego [Wyrok SN z dnia 11 maja 2011], „uchwała pełnego składu Izby Sądu Najwyższego stanowi z mocy prawa wiążącą zasadę prawną (art. 61 § 6 [u.s.n. – przyp. autora]), a składy Sądu Najwyższego nie mogą orzekać sprzecznie z nią dopóty, dopóki nie nastąpi zmiana stanu prawnego”. Moc zasady prawnej wymaga wpisania do księgi zasad prawnych. Moc zasady prawnej wiąże podjętym rozstrzygnięciem składy Sądu Najwyższego.

W żadnej z uchwał podjętych przez Sąd Najwyższy w odpowiedzi na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych nie przyjęto rozstrzygnięcia jako zasady prawnej wiążącej Sąd Najwyższy. Żadna z nich nie została również podjęta w rozszerzonym składzie. Powyższe kompetencje należy skonfrontować z uprawnieniem do wydawania wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej, wiążących wszystkie sądy w okresie PRL, którą to

instytucję zniesiono w 1989 r. Formalnie orzeczenia Sądu Najwyższego sądów powszechnych nie wiążą. Na skutek doniosłej pozycji Sądu Najwyższego w systemie prawnym i autorytetu składu orzekającego, podjęcie przez sądy powszechne innego zapatrywania niż ujęte w uchwałach Sądu Najwyższego najczęściej będzie skutkować odmienną interpretacją sądu wyższej instancji i uchyleniem podjętego rozstrzygnięcia.

Odnosząc powyższe rozważania do tematyki ubezpieczeniowej, należy stwierdzić, że uchwały Sądu Najwyższego podejmowane na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych nie wiążą formalnie sądów powszechnych, a tym bardziej ubezpieczycieli. Odnoszą się one jednak w sposób precyzyjny do danego zagadnienia prawnego, rozstrzyganego w podjętych uchwałach. W związku z powyższym, w przypadku rozpatrywania roszczeń i późniejszych sporów sądowych dotyczących analogicznych zagadnień nie sposób mówić o braku wpływu orzecznictwa sądowego na judykaturę. Prawdopodobnie każde rozstrzygnięcie sądu powszechnego na temat zagadnień poruszanych w podjętych uchwałach w uzasadnieniu wyroku będzie zawierać odniesienie do podejmowanej uchwały, przy tłumaczeniu przyjętego przez sąd stanowiska. Odstępstwa od linii orzeczniczej przyjętej przez Sąd Najwyższy narażone będą na skuteczną apelację, co będzie skutkować usunięciem rozbieżności w orzekaniu na podstawie tej samej normy prawnej. Z drugiej jednak strony zastosowane w uchwałach definicje nieostre w dalszym ciągu będą skutkować odmienną oceną stanu faktycznego w podobnych sprawach. W tych sytuacjach różnice wynikające z orzeczeń będą uzasadnione swobodą oceny dowodów, indywidualizacją prawa cywilnego, dyskrejonalną władzą sędziego, a więc niezawisłością sądu. Z biegiem czasu judykatura powinna wypracować bogate orzecznictwo dotyczące zastosowanych pojęć nieostrych, np. celowości i ekonomicznego uzasadnienia kosztów naprawy pojazdu, co w rezultacie przyczyni się do poprawy funkcjonowania zasady pełnego odszkodowania, realności ochrony ubezpieczeniowej oraz faktycznie wyeliminuje rozbieżności wykraczające poza różnice w stanie faktycznym.

2. Wnioski Rzecznika Ubezpieczonych kierowane do Sądu Najwyższego w przedmiocie najmu pojazdu zastępczego

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 roku wskazała, że w ramach odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów

mechanicznych za uszkodzenie albo zniszczenie pojazdu niesłużącego do prowadzenia działalności gospodarczej zawierają się celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego i nie jest ona uzależniona od niemożności korzystania przez poszkodowanego z komunikacji zbiorowej.

Do czasu wydania uchwały powszechną praktyką w likwidacji szkód komunikacyjnych osób fizycznych było uznawanie wykorzystania pojazdu do celów prywatnych jako elementu szkody niemajątkowej związanej z utratą wygody i przyjemności podróży. Refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego wymagała wykazania w praktyce likwidacji szkód ograniczenia rozmiarów szkody poprzez niwelowanie innych kosztów związanych ze skutkami wypadku czy kolizji. Nawet tuż przed wydaniem powyższej uchwały Sądu Najwyższego E. Kowalewski [2011, s. 17] w analizie porównawczej wykazywał, że na gruncie ustawodawstw innych państw europejskich koszt najmu pojazdu zastępczego nie jest uznawany za standard w przypadku jego wykorzystania do celów osobistych. Polska Izba Ubezpieczeń w Komunikacji nr 5 [PIU 2012] oceniła – zupełnie bezpodstawnie – powyższą uchwałę Sądu Najwyższego dotyczącą najmu pojazdu zastępczego jako potwierdzenie dotychczasowych praktyk rynkowych ubezpieczycieli, zwracając szczególną uwagę na celowość i uzasadnienie ekonomiczne wydatków poszkodowanych na najem pojazdów zastępczych.

Oceniając obiektywnie wpływ wymienionej uchwały Sądu Najwyższego na działalność ubezpieczycieli, należy stwierdzić, że wyeliminowano dotychczasowy automatyzm odrzucenia roszczenia osób fizycznych za najem pojazdu zastępczego, który to koszt traktowano jako element szkody niemajątkowej, niepodlegającej kompensacji, mieszczący się w ramach utraty przyjemności i komfortu podróży. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 roku potwierdziła jednak, że uzasadnione wydatki osób fizycznych za wynajem auta zastępczego są elementem *damnum emergens* i podlegają kompensacji w ramach szkody majątkowej. Obecnie pozostał jednak problem oceny celowości poniesienia takiego wydatku. Rozbieżności dotyczą przede wszystkim terminu najmu takiego pojazdu, różnic w cennikach prowadzonych przez wynajmujących oraz oceny podstaw zawierania umowy najmu. Uchwała Sądu Najwyższego skutkuje zwiększeniem liczby roszczeń o najem pojazdu zastępczego oraz wzrostem świadomości poszkodowanych o możliwość ubiegania się o refundację kosztów najmu pojazdu zastępczego. Z prawnego punktu widzenia powyższe rozbieżności należy ocenić jako spory natury indywidualnej, w których postępowanie likwidacyjne lub procesowe na drodze sądowej musi rozpatrzyć pod kątem adekwatnego związku przyczynowego oraz zasady pełnego odszkodowania w każdej sprawie

indywidualnie. Dalsze rozbieżności w praktyce likwidacyjnej skutkować jednak mogą kolejnym wnioskiem Rzecznika Ubezpieczonych o wskazanie czynników uzasadniających najem pojazdu w przypadku osób fizycznych, pomimo że w uchwale z dnia 17 listopada 2011 roku Sąd Najwyższy wskazał, że do tej oceny można wykorzystać dotychczasowy dorobek orzecznictwa, odnoszący się do osób prowadzących działalność gospodarczą. Przede wszystkim należy podzielić stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych zawarte w powoływanym raporcie, że od momentu, w którym Sąd Najwyższy przyjął koszt najmu pojazdu zastępczego za element szkody rzeczowej (a nie za szkodę niemajątkową wynikającą z utraty przyjemności i komfortu), konieczność wykorzystania innego środka transportu należy traktować jako koszt celowy i ekonomicznie uzasadniony. Wymaganie przez ubezpieczycieli dodatkowej przesłanki refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego w postaci zapobieżenia ujemnym skutkom majątkowym należy ocenić negatywnie, podobnie jak wskazane w raporcie przykłady zastosowania uchwały Sądu Najwyższego wyłącznie do roszczeń rozpatrywanych po jej wydaniu. Uchwała Sądu Najwyższego nie jest normą prawną, a stanowi jedynie potwierdzenie interpretacyjne aktualnego stanu prawnego. Wszelkie roszczenia, wynikające z prawa materialnego opartego na tej samej podstawie prawnej, która nie została znowelizowana, powinny być rozpatrywane *promiscue*.

Odmiennie należy jednak ocenić wpływ uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 roku w odniesieniu do okresu najmu pojazdu zastępczego. Czas najmu ma bezpośredni wpływ na wysokość wypłaconego odszkodowania, czyli zobowiązania ubezpieczyciela jako dłużnika. Ocena działań podjętych przez poszkodowanego powinna podlegać obiektywnej ocenie. W przypadku gdy zasadne jest zawarcie umowy najmu pojazdu już od chwili zdarzenia, koszt najmu pozostawać będzie w adekwatnym związku przyczynowym pomiędzy zdarzeniem a szkodą w przypadku niezwłocznego dążenia do przywrócenia stanu przed szkodą. Opieszałość i zaniechanie poszkodowanego – wierzyciela w dążeniu do przywrócenia stanu sprzed szkody, ze względu na możliwość korzystania z pojazdu zastępczego, wpływa na rozmiar zobowiązania dłużnika. Dlatego odmiennie od stanowiska Rzecznika Ubezpieczonych należy określić, że zgodnie z Uchwałą SN z dnia 17 listopada 2011 roku zasadna jest kontrola czasu najmu pojazdu zastępczego, oparta na art. 354 § 2 i art. 361 § 1 kodeksu cywilnego (dalej k.c.). Opieszałość w naprawie auta lub zakupu nowego, zwłoka serwisanta czy wybór auta o standardzie wyższym od standardu uszkodzonego pojazdu pozostawać będzie poza adekwatnym następstwem uszkodzenia pojazdu.

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 2013 roku, dotycząca zwrotu kosztów pojazdu zastępczego w przypadku szkody całkowitej, uzupełnia stanowisko o zwrocie celowych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków za najem pojazdu zastępczego, poniesionych przez poszkodowanych w okresie niezbędnym do nabycia innego pojazdu mechanicznego, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy wartością pojazdu mechanicznego sprzed zdarzenia powodującego szkodę a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym, którego naprawa okazała się niemożliwa lub nieopłacalna. Pewnym *novum* jest potwierdzenie przypadków, w których wypłata odszkodowania przy szkodzie całkowitej nie kończy zasadności najmu pojazdu zastępczego [Wyrok SN z dnia 8 września 2004]. Odgórne terminy przyjmowane w procesie likwidacji szkód, wyznaczające okres najmu pojazdu zastępczego w sposób ogólnikowy, nie są poparte żadną normą prawną. Podstawa zasadności roszczenia o najem pojazdu ponad termin wypłaty odszkodowania, wskazana w uchwale SN z dnia 22 listopada 2013 roku, wymaga nowego podejścia i zindywidualizowanej oceny zasadności poniesienia kosztów najmu pojazdu zastępczego. Jeżeli poszkodowany działał w dobrej wierze, odpowiadającej sytuacji na rynku motoryzacyjnym, nie może on ponosić negatywnych konsekwencji swojego działania. Przykładem takim może być okres oczekiwania na dostawę nowego auta, wynikającą z możliwości produkcyjnych i transportowych producenta, w przypadku zniszczenia auta o stosunkowo niewielkim przebiegu. Czas taki przekracza znacznie wyznaczany przez ubezpieczycieli termin na zagospodarowanie wraku i zakup odtworzeniowy pojazdu.

3. Możliwość zastosowania amortyzacji części przy wyliczeniu kosztorysowym naprawy pojazdu oraz konieczność zastosowania cen części oryginalnych i nowych jako problem prawny

Podobnie jak w przypadku najmu pojazdu zastępczego, Sąd Najwyższy stwierdził w uchwale z dnia 12 kwietnia 2012 roku, że poszkodowanemu należą się również celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu, o ile nie prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu jako całości. W uzasadnieniu postanowienia z dnia 20 czerwca 2012 roku odmawiającym podjęcia uchwały Sąd Najwyższy doprecyzował jednak, że przywrócenie pojazdu do stanu sprzed

zdarzenia oznacza, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy w takim stopniu jak przed zdarzeniem. Jeżeli w tym celu należy wymienić uszkodzoną część, to niewątpliwie jest to normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynika, w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. Zakładając, że nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, część ta musi zostać zastąpiona inną, nową częścią. Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje zatem celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty zakupu części nowych służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. A. Daszewski [2013, s. 214] wskazuje, że uchwała Sądu Najwyższego potwierdziła w pełnym zakresie stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych, iż niedopuszczalne jest automatyczne stosowanie potrąceń amortyzacyjnych w przypadku roszczeń dochodzonych w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zgodnie z uchwałą należy przyjąć, że zastosowanie potrąceń amortyzacyjnych jest dopuszczalne tylko w absolutnie wyjątkowych sytuacjach, tzn. tylko i wyłącznie wówczas, gdy zastosowanie nowych części prowadziłoby do wzrostu wartości całego naprawionego pojazdu. Tym samym zanegowane zostały procedury stosowane dotychczas w praktyce likwidacji szkód.

Uzasadnieniem podjęcia przez Sąd Najwyższy stanowiska była właśnie, zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, nieprawidłowa praktyka ubezpieczycieli w likwidacji tzw. szkód częściowych pojazdów mechanicznych. Rzecznik Ubezpieczonych [2011] w swoim wniosku podniósł, że z chwilą liberalizacji rynku usług motoryzacyjnych za sprawą wejścia w życie Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w przemyśle motoryzacyjnym – potocznie zwane rozporządzeniem GVO – oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 roku w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję wśród ubezpieczycieli wykształciła się powszechna praktyka ustalania wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe według cen części nieoryginalnych, nawet jeśli uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu.

Bezdyskusyjnie w przypadku ustalenia należytej wartości odszkodowania za naprawę pojazdu pierwszeństwem powinno być bezpieczeństwo posiadacza pojazdu. Zasada *compensatio lucri cum damno* jest „problemem wtórnym” ocenianym wyłącznie w momencie wzrostu wartości pojazdu zastępczego jako całości, co ma miejsce wyjątkowo rzadko. Zgodnie z raportem

Rzecznika Ubezpieczonych [2013, s. 94], po wydaniu uchwały nie zmieniła się praktyka stosowania potrąceń amortyzacyjnych przez ubezpieczycieli, którzy nie udowadniają wzrostu wartości pojazdu. Zdaniem Rzecznika, Sąd Najwyższy w żadnym miejscu uzasadnienia wyroku nie podzielił stanowiska prezentowanego sporadycznie w orzecznictwie sądów powszechnych jeszcze przed podjęciem uchwały, że dopuszczalna jest możliwość stosowania potrąceń amortyzacyjnych w odniesieniu do pewnej kategorii części zamiennych w pojeździe. W ocenie Rzecznika Ubezpieczonych, dodatkowo należy mieć na uwadze, że w przypadku przesądzenia, iż poszkodowany dochodzący odszkodowania w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest konsumentem tego stosunku ubezpieczenia, praktyki dokonywania niezasadnych potrąceń amortyzacyjnych wbrew jednoznacznemu orzecznictwu Sądu Najwyższego należy oceniać jako praktyki naruszające zbiorowe interesy konsumentów, które ostatecznie powinny być poddane również analizie przez prezesa UOKiK.

Innego zdania jest D. Fuchs [2012, s. 26], który stwierdza, że to na uczestnikach rynku usług komunikacyjnych ciąży obowiązek respektowania wniosków płynących z orzecznictwa sądowego; Sąd Najwyższy i sądy powszechne nie mają żadnych instrumentów, aby wymusić powszechną akceptację swych wyroków. Zróżnicowanie w zakresie kwestii amortyzacji części, jak starano się wykazać, nie dotyczy kwestii podstawowych i fundamentalnych, gdyż żaden znany wymienionemu wyżej autorowi wyrok nie przesądza *sine dubio* o dopuszczalności amortyzacji części nowych przy wypłacie odszkodowania. Za każdym razem stosowane jest kryterium celowości, racjonalności i ekonomiki postępowania w kontekście relacji instytucji ogólnych cywilnego prawa ubezpieczeniowego.

Dlatego, mając na uwadze rozumowanie D. Fuchsa, należy potwierdzić, że właśnie celowość i racjonalność powinny wymusić akceptację stosowania amortyzacji nakładów wynikających z normalnych czynności eksploatacyjnych (wymiana opon, filtrów, klocków i tarczy hamulcowych itd., jak również zastosowanie części zamiennych o jakości części oryginalnej producenta pojazdu). Takie zapatrywanie przyjęli również w innym artykule D. Fuchs i współautorzy [2012, s. 37]. Zwracają oni uwagę na konieczność wypracowania stanowiska kompromisowego, obejmującego zasadę indywidualizacji prawa cywilnego i ujęcie okoliczności faktycznych i prawnych, np. obowiązku współdziałania dłużnika w kwestii ograniczenia wielkości zobowiązania wierzyciela.

W przypadku gdy bezpieczeństwo pojazdu nie jest zagrożone, a auto było już uszkodzone w wyniku kolizji czy wypadku, zasadne jest zastosowanie

części zamiennych odpowiadających jakością częściom producentów. Takie części widnieją w programach kosztorysowych i sprawiają, że nie ma technicznych przeszkód w obliczeniu wartości naprawy pojazdu, szczególnie wtedy, gdy poszkodowany z ubezpieczycielem chce się rozliczyć kosztorysowo, a następnie wykonać naprawę tańszą, systemem gospodarczym. Istotną cechą wyliczenia kosztorysowego jest to, że stanowi ono jedynie szacunkowe wyliczenie, w którym nie powinno się ujmować najdroższego wariantu naprawy, w sytuacji kiedy naprawa oparta na cenach części zamiennych i pracy serwisu nieautoryzowanego odniesie skutek w postaci pełnej sprawności pojazdu. Rozliczenie w myśl zasady pełnego odszkodowania należy przesunąć z rozliczeń szacunkowych w stronę kosztów faktycznie poniesionych i ekonomicznie uzasadnionych.

Zakończenie

Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, opublikowany raport *Orzecznictwo Sądu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych* „jednoznacznie dowodzi, że w znacznej części przypadków zostały wykształcone i stosowane są przez ubezpieczycieli praktyki – modele likwidacji szkód komunikacyjnych – które usiłują wyłączyć lub ograniczyć odpowiedzialność za szkodę w pojeździe poprzez powszechne stosowanie cen części nieoryginalnych i różnego rodzaju potrąceń o charakterze amortyzacyjnym, a także modyfikacje zasad odpowiedzialności za wydatki poniesione na najem pojazdu zastępczego” [Rzecznik Ubezpieczonych 2013]. W niniejszy artykule autor skonfrontował powyższy wniosek z publikacjami przedstawiającymi zupełnie inne, wręcz przeciwne stanowisko występujące w doktrynie. Zdecydowana rozbieżność w ocenach uchwał podjętych przez Sąd Najwyższy wskazuje, że wpływ orzecznictwa Sądu Najwyższego na praktykę likwidacji szkód dotyczącą najmu pojazdu zastępczego i zastosowania amortyzacji części nie jest tak jednoznaczny, jak wskazano w omawianym raporcie. Ramy niniejszego opracowania ograniczają możliwość szczegółowej analizy problemów w nim wskazanych. Jednocześnie szczegółowa analiza doniosłości orzeczeń Sądu Najwyższego jasno wskazuje, że podjęte uchwały, zgodnie z obowiązującą u.s.n., nie mają charakteru wytycznych ograniczających sądy powszechne do interpretacji zawartej w wydanych uchwałach. Sąd Najwyższy odniósł się w sposób ogólny do problematyki najmu pojazdu zastępczego i zastosowania amortyzacji części, podkreślając indywidualny charakter każdej ze spraw, w której zakres zobowiązania ubezpieczycieli należy ocenić pod

kątem celowości i ekonomicznego uzasadnienia. I w tym wymiarze uchwały podjęte przez Sąd Najwyższy należy ocenić jako wartościowe i miarodajne w każdym sporze ubezpieczeniowym. Rozsądek i należyta ocena stanu faktycznego w każdej sprawie przez sędziów pozwoli na wydanie sprawiedliwych orzeczeń sądów powszechnych, uzasadnionych stanowiskiem Sądu Najwyższego zawartym w wydanych uchwałach.

Bibliografia

Literatura

- Daszewski, A., 2013, *Problematyka ustalania wysokości kwoty odszkodowania za uszkodzony pojazd mechaniczny (amortyzacja, części oryginalne) w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego*, Rozprawy Ubezpieczeniowe, z. 14.
- Fuchs, D., 2012, *Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu a kwestia amortyzacji części zamiennych użytych do naprawy uszkodzonego pojazdu*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, nr 1, https://www.piu.org.pl/public/upload/ibrowser/WU/WU1_2012/fuchs.pdf [dostęp: 8.12.2014].
- Fuchs, D., Kowalewski, E., Wałachowska, M., Ziemiak, M.P., 2012, *Odszkodowanie za szkodę w pojazdach mechanicznych a kwestia cen części oryginalnych oraz amortyzacji i urealnienia ich wartości. Rozważania na kanwie obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, nr 3, https://www.piu.org.pl/public/upload/ibrowser/WU/WU3_2012/fuchs_i_inni.pdf [dostęp: 8.12.2014].
- Kowalewski, E., 2011, *Uprawnienie poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym do pojazdu zastępczego – ujęcie prawnoporównawcze*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, nr 1.
- PIU, 2012, *Uzasadnienie do Uchwały Sądu Najwyższego w sprawie wniosku Rzecznika Ubezpieczonych dotyczącego odszkodowania z ubezpieczenia OC w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu nie służącego do prowadzenia działalności gospodarczej*, Komunikat PIU, nr 5 z 20.01.2012 r., http://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/Komunikat_PIU_5_2012_uzasadnienie_uchwały_SN_pojazd_zastepczy.pdf.
- Rzecznik Ubezpieczonych, 2011, *Wniosek do Sądu Najwyższego z 08.11.2011 r.*, http://www.rzu.gov.pl/files/20500__5216__Najnowsze_wnioski_Rzecznika_Ubezpieczonych_do_Sadu_Najwyższego.pdf [dostęp: 3.03.2014].
- Rzecznik Ubezpieczonych, 2013, *Orzecznictwo Sądu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych*, http://rzu.gov.pl/pdf/Raport_RU_SN_2013.pdf [dostęp: 24.11.2014].

SN, 2013, Informacja o działalności Sądu Najwyższego w roku 2012, http://www.sn.pl/osadzienajwyzszym/SitePages/Sprawozdania_z_dzialalnosci.aspx?el=2012&ItemID=71 [dostęp: 23.11.2014].

Akty prawne

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, Dz.U. nr 38, poz. 329.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w przemyśle motoryzacyjnym, Dz. Urz. UE L nr 203/30 z 1.08.2002.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, t.j. Dz.U. 2014, poz. 121, z późn. zm.

Ustawa z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym, t.j. Dz.U. 2013, poz. 499, z późn. zm.

Orzecznictwo

Postanowienie SN z dnia 20 czerwca 2012 r., III CZP 85/11, OSNC 2013, nr 3, poz. 37.

Uchwała SN z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, LEX nr 1011468.

Uchwała SN z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11, LEX nr 1129783.

Uchwała SN z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, LEX nr 1392609.

Wyrok SN z 8 września 2004 r., IV CK 672/02, niepubl.

Wyrok SN z dnia 11 maja 2011 r., I CSK 289/10, LEX nr 960496.