



# Rzecznik Ubezpieczonych

[www.rzu.gov.pl](http://www.rzu.gov.pl)

**Halina Olendzka**

---

Warszawa, dnia 30 lipca 2008 r.

RU/241/MAR/08

**Pan  
Stanisław Kluza  
Przewodniczący  
Komisji Nadzoru Finansowego  
Plac Powstańców Warszawy 1  
00-950 Warszawa**

Działając na podstawie art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1153 z późn. zm.) oraz powołując się na § 4 pkt 2 ppkt 2 i 3 Porozumienia o współpracy z dnia 21 czerwca 2007 r. zawartego pomiędzy Komisją Nadzoru Finansowego a Rzecznikiem Ubezpieczonych, Rzecznik pragnie poinformować o dostrzeżonych nieprawidłowościach w działaniu zakładów ubezpieczeń w zakresie odmowy zwrotu kosztów zakupu nowych, oryginalnych części zamiennych w sytuacji, gdy poszkodowany posiadał w pojeździe części oryginalne, a wypłata odszkodowania następuje z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Problem, który zaobserwował Rzecznik Ubezpieczonych, analizując skargi wpływające od osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, polega na bezpodstawnym, w opinii Rzecznika, uznawaniu przez zakłady ubezpieczeń, iż wysokość odszkodowania w przypadku naprawy pojazdu, powinna być wyliczona na podstawie cen części alternatywnych, bez względu na to, jakie części posiadał w pojeździe przed szkodą poszkodowany. W przypadku, gdy poszkodowany, który przed szkodą posiadał części

oryginalne, pochodzące od producenta pojazdu, dokonuje naprawy używając takich samych części zamiennych, ubezpieczyciele odmawiają zwrotu kosztów naprawy w całości, weryfikując przedłożone rachunki do cen części alternatywnych. Zakłady ubezpieczeń, jako podstawę swoich działań powołują m.in. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. 2003, Nr 38, poz. 329 z późn. zm.) wskazując, iż dokonanie skutecznej naprawy jest możliwe przy zastosowaniu części alternatywnych. Problem ten powoływany jest również w związku z nowelizacją przepisów prawa własności przemysłowej.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych, opisane powyżej działanie zakładów ubezpieczeń nie znajduje podstawy prawnej. Poniżej, Rzecznik przedstawia swoje stanowisko w tej kwestii.

Rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1400/2002<sup>1</sup>, a za nim polskie rozporządzenie Rady Ministrów<sup>2</sup>, między innymi dokonało rozróżnienia części stosowanych do naprawy pojazdów. Wprowadzone zostały trzy pojęcia części zamiennych.

Przepis art. 1 pkt 1 ppkt s) , t) i u) rozporządzenia wprowadził pojęcia: „części zamienne”, „oryginalne części zamienne” oraz „części zamienne porównywalnej jakości”. Definicja „oryginalne części zamienne” według rozporządzenia Komisji, obejmuje obecnie nie tylko części produkowane przez producenta pojazdów danej marki, ale również części, o tej samej jakości co elementy zastosowane w montażu pojazdu silnikowego oraz które są produkowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcji, dostarczonymi przez producenta tych pojazdów w odniesieniu do produkcji elementów lub części zapasowych danego pojazdu silnikowego. Obejmuje to części zamienne, które są produkowane na tej samej linii produkcyjnej, co elementy zastosowane przy montażu pojazdu. Ponadto, przyjmuje się, że części zamienne są oryginalne, jeżeli producent tych części zaświadczy, że zostały one wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi

---

<sup>1</sup> rozporządzenie z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym Rozp. Komisji (WE) nr 1400/2002, opubl. w Dz.U.U.E. L Nr 203, 01/08/2002, s.0030-0041

<sup>2</sup> rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakresu porozumień ograniczających konkurencję

ustalonymi przez producenta danych pojazdów i są one tej samej jakości co części stosowane do montażu tych pojazdów.

„Części zamienne porównywalnej jakości” oznaczają, zgodnie z rozporządzeniem, części zamienne produkowane przez każde przedsiębiorstwo, które może w każdej chwili zaświadczyć, że wyprodukowane przez nie części, odpowiadają pod względem jakości elementom zastosowanym przy montażu danego pojazdu. Definicja ta obejmuje więc części produkowane według innych, niż producenckie, norm. Jedynym kryterium oceny ich zgodności z normami oryginalnymi jest oświadczenie producenta.

Z punktu widzenia interesu konsumenta zastosowanie części zamiennych, o których jakości zaświadcza sam producent - podmiot nie będący producentem pojazdu, a wytwarzający części zamienne w ramach definicji części oryginalnych lub części zamiennych porównywalnej jakości - stwarza realne zagrożenie. Przepisy wskazują bowiem, iż taki podmiot może w stosunku do produkowanych części używać pojęcia oryginalne części zamienne/części zamienne porównywalnej jakości, a ciąży na nim jedynie obowiązek zaświadczenia, że części te spełniają odpowiednie wymogi. Żadne przepisy nie określają jednak sposobu kontroli takich „zaświadczeń” ani podmiotów, które miałyby zajmować się porównywaniem jakości takich części w stosunku do części wytwarzanych przez producenta pojazdu. Nie określono również sankcji za podawanie nieprawdziwych informacji w tym zakresie. Konsument w większości przypadków nie jest sam w stanie stwierdzić, czy część produkowana przez podmiot nie będący producentem pojazdu gwarantuje równie skuteczną pracę. Istnieje więc ryzyko gorszego sprawowania się pojazdu.

Ostatnią kategorię stanowią „części zamienne”. Są to towary przeznaczone do zainstalowania w lub na pojeździe silnikowym, w celu zastąpienia elementów tego pojazdu. Są to więc części, które nie muszą spełniać żadnych konkretnych wymogów, a ich producenci nie muszą legitymować się żadnymi dokumentami sprawności technicznej.

Stosując się do tych oto definicji, ubezpieczyciele wprowadzają nowe procedury likwidacji szkód. Odszkodowanie obliczane jest z uwzględnieniem cen oryginalnych części zamiennych lub cen części zamiennych porównywalnej jakości, ostatecznie jednak przyjmując oczywiście wersję tańszą dla zakładu ubezpieczeń<sup>3</sup>. Niektórzy ubezpieczyciele nie uwzględniają faktur za wmontowanie oryginalnych części w samochodach trzyletnich i starszych, i gdzie to możliwe (nie wszystkie części mają swoje alternatywne zamienniki) stosują stawki części alternatywnych (czyli części nie pochodzących od producenta pojazdu).

Zakłady ubezpieczeń uzasadniają swoje działanie art. 363 § 1 k.c. twierdząc, iż są zobowiązane tylko do zwrotu niezbędnych, ekonomicznie uzasadnionych wydatków. Zdaniem ubezpieczycieli: „z art. 363 § 1 k.c. wynika, że w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę zobowiązana jest zwrócić poszkodowanemu niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku. Skoro wysokość odszkodowania powinna obejmować niezbędne, ekonomicznie uzasadnione wydatki, to oznacza to, że naprawa powinna zostać dokonana w sposób racjonalny z najmniejszym nakładem sił i kosztów”<sup>4</sup>. Wbrew jednak twierdzeniom ubezpieczycieli takich zapisów próżno szukać w art. 363 k.c., a pojęcie „ekonomicznie uzasadnionych wydatków” znajdziemy wyłącznie w uzasadnieniach orzeczeń sądów<sup>5</sup>, które jednak nigdy nie wskazywały, iż ekonomicznie uzasadnione wydatki to wydatki najmniejsze. Przykładowo można tu powołać jeden z wyroków Sądu Najwyższego, który posługując się pojęciem ekonomicznie uzasadnionych wydatków, uznał, iż zakład ubezpieczeń ma obowiązek zwrócić poszkodowanemu koszty faktycznie poniesione na naprawę pojazdu (koszty robocizny), a nie koszty „przeciętne” – uznane przez zakład ubezpieczeń<sup>6</sup>.

Podobne argumenty padają w odniesieniu do ostatniej nowelizacji prawa własności przemysłowej<sup>7</sup>. W związku z wprowadzeniem przepisu 106<sup>1</sup>, ochrona z tytułu prawa z rejestracji wzoru nie przysługuje wytworowi, który stanowi część składową wytworu złożonego, używaną do naprawy tego wytworu w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy. Osoby trzecie mogą korzystać z takiego wytworu poprzez jego wytwarzanie, oferowanie, wprowadzanie do obrotu, import, eksport lub używanie wytworu, w którym wzór jest zawarty bądź zastosowany, lub poprzez składanie takiego wytworu dla takich celów. W praktyce przepis ten, podobnie jak przepisy powoływanego wcześniej rozporządzenia Komisji, w zasadzie likwiduje monopol producenta części. Dzięki nowym zapisom możliwa będzie konkurencja na rynku części zamiennych takich jak: zderzaki, lusterka boczne, listwy czy elementy karoserii, a nawet szyb samochodowych.

---

<sup>3</sup> tak również M. Rzemek, Części nie tylko oryginalne, Rzeczpospolita z 15 października 2005 r.

<sup>4</sup> tak: Tomasz Tarkowski, PZU S.A. w: J. Konikowski, *Maszynka oszczędności*, Puls Biznesu, 13.01.2006 r.

<sup>5</sup> wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 listopada 1970 r., sygn. II CR 425/1972, opubl. OSNCP 1973/6/111, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 lutego 2002 r., V CKN 903/00, opubl. OSNC 2003/1/15, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., sygn. III CRN 450/07, OSNC 1971/11/205, uchwała SN z dnia 13.06.2003 r., sygn. III CZP 32/03, opubl. OSNC 2004/4/51

<sup>6</sup> uchwała SN z dnia 13.06.2003 r., sygn. III CZP 32/03, opubl. OSNC 2004/4/51

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych, obie omówione powyżej regulacje prawne, nie mają zastosowania w przypadku wypłaty odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, gdyż są to przepisy, które nie dotyczą odpowiedzialności cywilnej ani rozliczeń z tytułu umowy ubezpieczenia. Są to zupełnie odrębne systemowo regulacje, których celem jest wyłącznie zlikwidowanie monopolu, a tym samym zwiększenie konkurencji na rynku, co zazwyczaj powoduje spadek cen danych produktów. Żaden przepis prawny nie upoważnia jednak ubezpieczyciela do wyboru części zamiennych, którymi zostanie naprawiony pojazd poszkodowanego, a kodeks cywilny ani ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie wskazują powołanych regulacji jako mających zastosowanie przy określaniu wysokości odszkodowania. W ubezpieczeniu OC zakład ubezpieczeń pozostaje więc związany kodeksowymi zasadami dotyczącymi zakresu naprawienia szkody<sup>8</sup>.

Zakres obowiązku odszkodowawczego zakładu ubezpieczeń uzależniony jest więc przede wszystkim od rozmiaru szkody. W prawie polskim metodą powszechnie stosowaną w celu ustalenia rozmiaru szkody jest metoda dyferencyjna, która polega na określeniu różnicy pomiędzy dwoma stanami dóbr: hipotetycznym, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wyrządzające szkodę oraz rzeczywistym, jaki wytworzył się na skutek szkodowego zdarzenia. Rozmiar szkody musi uwzględniać faktyczne uszkodzenia mienia, tj. w przypadku uszkodzenia pojazdu, należy stwierdzić jakie części (oryginalne, nieoryginalne) zostały zniszczone i ten stan, zgodnie z obowiązującymi przepisami, jest jedynym kryterium oceny jakie części można zamontować w pojeździe uszkodzonym wskutek wypadku. Wynika to przede wszystkim z definicji szkody w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. oraz z zasady jej pełnej kompensaty. Ponadto, jak wyraźnie wskazuje art. 363 § 1 k.c., naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Choć zakład ubezpieczeń jest zawsze zobowiązany wyłącznie do zapłaty określonej sumy pieniężnej, nie oznacza to, iż suma ta nie może odpowiadać kosztom poniesionym w celu przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego. Samo pojęcie „przywrócenia stanu poprzedniego” nawet przy nieznaności przepisów prawnych, nie powinno budzić wątpliwości – zamontowanie w miejsce części oryginalnej, pochodzącej od producenta pojazdu – części nieoryginalnej – nie jest przywróceniem stanu poprzedniego.

---

<sup>7</sup> ustawa z dnia 30 czerwca 2000 r. Prawo własności przemysłowej (Dz.U. z 2001r., Nr 49, poz. 508 z późn. zm.)

Jeżeli chodzi o uprawnienia poszkodowanego w kwestii naprawy pojazdu oraz jej zakresu, wielokrotnie wskazywał je Sąd Najwyższy. Już w wyroku z dnia 3 lutego 1971 r. Sąd orzekł, iż o przywróceniu stanu poprzedniego można mówić tylko wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp.) odpowiada stanowi tegoż samochodu sprzed wypadku<sup>9</sup>. W doktrynie wskazuje się nawet, rozszerzając zakres obowiązku naprawienia szkody, iż szkodą jest nie tylko zmiana rzeczy zmniejszająca jej użyteczność ocenianą według obiektywizowanych kryteriów, ale również każda inna zmiana, która nie odpowiada potrzebom właściciela, jego gustom ani zamiarom, choćby zmiana ta nie oznaczała obiektywnie pogorszenia rzeczy<sup>10</sup>. W innym wyroku, Sąd Apelacyjny wskazał, iż zgodnie z powszechnie przyjętą wykładnią – koszty naprawy, to koszty przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Rzecz bowiem jest naprawiona, gdy jej stan nie odbiega od stanu sprzed wyrządzenia szkody. Tylko taki stan można nazwać „naprawą” również w myśl wykładni gramatycznej. Takie zaś rozumienie kosztów naprawy odpowiada pojęciu „damnum emergens”, to jest strat, które poniósł poszkodowany i o których mowa w art. 361 § 2 k.c.<sup>11</sup>. Ponadto, Sąd Najwyższy stoi na stanowisku, iż z zasady wyrażonej w art. 363 § 1 k.c. wynika, iż w razie uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za naprawienie szkody jest obowiązana zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do wydatków tych należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, których użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy<sup>12</sup>. Jak więc wyraźnie wynika z powołanego stanowiska sądu, pojęcie „ekonomicznie uzasadnionych wydatków” musi mieć odniesienie przede wszystkim do stanu sprzed szkody, nie powinno być powoływane w kontekście abstrakcyjnym, jak to robią ubezpieczyciele, powołując, iż ekonomicznie uzasadnionymi wydatkami są te, które odpowiadają najniższym kosztom naprawy.

Warto również wspomnieć o kwestii wzbogacenia się poszkodowanego. Omawiając problem stosowania części oryginalnych i nieoryginalnych o wzbogaceniu poszkodowanego

---

<sup>8</sup> Wyrok Sądu najwyższego z dnia 20 lutego 1981 r., sygn I CR 17/81, opubl. OSNC 1981/10/199; tak również: J. Orlicka, op. cit. s. 101

<sup>9</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., sygn. III CRN 450/70, opubl. OSNC 1971/11/205

<sup>10</sup> tak W. Czachórski w: Z. Radwański, System Prawa Cywilnego, Prawo Zobowiązań – Część ogólna, Tom III, Część 1, wyd. PAN 1981

<sup>11</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 10 listopada 1992 r., I ACr 410/92, opubl. OSA 1993/8/57

możemy mówić wyłącznie w przypadku, gdyby poszkodowany, który posiadał w pojeździe części nieoryginalne domagał się wypłaty odszkodowania według cen części oryginalnych. Z pewnością takie rozliczenie mogłoby zostać uznane za niedopuszczalne, a ewentualna kwota wzbogacenia mogłaby być potrącona z wypłaconego odszkodowania. Nie ma jednak mowy o wzbogaceniu w przypadku gdy poszkodowany żąda wymiany części oryginalnych na takie same, chyba, że wartość samochodu po jego naprawie będzie wyższa niż wartość pojazdu przed szkodą.

Jeżeli więc sprawca szkody (bądź też zakład ubezpieczeń) ma obowiązek zrekompensować zaistniałą stratę, a poszkodowany miał w swoim samochodzie zamontowane części oryginalne, to ma on prawo użyć do naprawy części oryginalnych, a podmiot zobowiązany do wypłaty odszkodowania, ma obowiązek zwrócić w pełni koszty takiej naprawy<sup>13</sup>. Wymiana ich na części porównywalnej jakości lub inne jest dla poszkodowanego wymierną szkodą i może powodować znaczną utratę wartości pojazdu. Odmienna interpretacja takich sytuacji (tu: wypłacanie odszkodowania na podstawie cen części nieoryginalnych w przypadku uszkodzenia części oryginalnych) prowadzi *de facto* do ograniczenia prawa do pełnej rekompensaty poniesionej przez poszkodowanego szkody. Ewentualna różnica w wartości pomiędzy częścią oryginalną a zamontowanym do naprawy (za zgodą poszkodowanego) zamiennikiem jest szkodą materialną z tytułu niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego i powinna zostać zwrócona (wypłacona) poszkodowanemu<sup>14</sup>. Analiza skarg, które w tej materii wpływają do Rzecznika Ubezpieczonych pozwala stwierdzić, iż ubezpieczyciele nie określają, jakie części (oryginalne/nieoryginalne) zostały uszkodzone, a więc nieprawidłowo oceniają stan sprzed szkody.

Ponadto, ubezpieczyciel nie ma prawa narzucać poszkodowanemu sposobu naprawy pojazdu, w tym nie może zabronić mu wyboru części potrzebnych do takiej naprawy. Poszkodowany nie jest przecież związany z ubezpieczycielem żadną umową, która mogłaby takie jego prawo ograniczać lub takiego prawa go pozbawiać. Zakłady ubezpieczeń

---

<sup>12</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 1980 r., sygn. III CRN 223/80, opubl. OSNC 1981/10/186

<sup>13</sup> tak również: J. Orlicka, Klauzula napraw a zakres obowiązku odszkodowawczego w ubezpieczeniach komunikacyjnych, Rozprawy Ubezpieczeniowe, Zeszyt 3 (2/2007), s. 98

<sup>14</sup> Jeżeli mimo dokonania naprawy nie przywrócono uszkodzonego samochodu w pełni do stanu poprzedniego, to wówczas poszkodowanemu należy się jeszcze świadczenie w pieniądzu, przy czym wysokość świadczenia zależy od tego, czy przywrócenie stanu pierwotnego jest w ogóle możliwe. Wysokość świadczenia powinna wtedy odpowiadać sumie dalszych kosztów niezbędnych do doprowadzenia samochodu do stanu poprzedniego. tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 3 lutego 1971 r., sygn III CRN 450/70, opubl. OSNC 1971/11/205

zapewniają, że będą „proponowały” stosowanie części alternatywnych<sup>15</sup>. W praktyce odszkodowanie jest po prostu zmniejszane według uznania ubezpieczyciela.

Należy podkreślić, iż przedstawione powyższej zasady mają pełne zastosowanie w odniesieniu do odszkodowań wypłacanych tzw. metodą kosztorysową. Oznacza to więc, w opinii Rzecznika Ubezpieczonych, iż również w przypadku, gdy poszkodowany nie dokonuje naprawy pojazdu, a miał przed wypadkiem zainstalowane części oryginalne, kosztorys powinien być sporządzony na podstawie cen części oryginalnych. Rozliczenie kosztorysowe musi bowiem odzwierciedlać powstałą szkodę oraz jej rozmiar, a więc nie może nawiązywać do stanu, który nie istniał przed szkodą. Zdarza się, iż ubezpieczyciele wypłacają odszkodowanie na podstawie cen części alternatywnych oraz wskazują, że dokonają dopłaty odszkodowania w przypadku okazania rachunków za naprawę częściami oryginalnymi. Takie działanie jest niewątpliwie niezgodne z prawem.

Zainstalowanie w pojeździe części zamiennych, produkowanych przez podmiot inny niż producent danej marki, łączy się z ryzykiem nieprawidłowej pracy pojazdu, zmniejszenia jego wartości handlowej czy też problemami przy montażu takich części. Montaż elementów alternatywnych stwarza większe lub mniejsze problemy w związku z brakiem odpowiedniego wykończenia blach, niedokładnym wykonaniem otworów montażowych, niedokładnością kształtów i wymiarów<sup>16</sup>. To z kolei powoduje, iż dokonujący naprawę warsztat musi poświęcić więcej czasu na dopasowanie elementów alternatywnych, co może generować dodatkowe koszty po stronie klienta. Specjaliści zwracają uwagę, iż części alternatywne, produkowane zazwyczaj z materiałów niższej jakości oraz przy zastosowaniu innych (niż producenckie) technologii, szybciej ulegają korozji i cechują się mniejszą trwałością uchwytów do mocowania oraz mechanizmów regulacji. Doświadczenia wskazują, iż części takie mogą ulegać deformacji podczas nagrzewania się np. od promieni słonecznych, jak również pękać w przypadku działania niskich temperatur. Aspekt bezpieczeństwa części alternatywnych badał niezależny brytyjski instytut MIRA, który porównywał wpływ zastosowania oryginalnej maski i zamiennika do Forda Fiesty na obrażenia potrąconego pieszego. Przy użyciu nieoryginalnej części możliwość wystąpienia obrażeń wzrosła z 24 do aż 41 proc. Takich badań z pewnością będzie coraz więcej i coraz więcej będzie argumentów dotyczących opłacalności bądź nieopłacalności naprawy częściami alternatywnymi. Nie ma

---

<sup>15</sup> T. Tarkowski - PZU w M. Rzemek, op.cit.

<sup>16</sup> Badanie części alternatywnych, [www.wielgolaski.pl](http://www.wielgolaski.pl), odczyt z dnia 08.01.2008 r.

jednak wątpliwości co do tego, iż obecnie obowiązujące przepisy prawne dotyczące odpowiedzialności cywilnej nie pozwalają ubezpieczycielom na „wymuszanie” na poszkodowanych stosowania części alternatywnych.

Procedury ubezpieczycieli, polegające na „proponowaniu” klientom naprawy częściami alternatywnymi nie są dopracowane. Do Rzecznika Ubezpieczonych wpływają skargi, iż ubezpieczyciel uwzględnił w kosztorysie naprawę częściami alternatywnymi w stosunku do podzespołów, które takich zamienników nie posiadają. Zamienniki, wskazywane przez ubezpieczycieli często są trudno dostępne, a nawet w ogóle niedostępne – poszkodowany musi wykonać dodatkowe czynności, aby taki zamiennik odnaleźć na rynku.

Pojawia się ponadto pytanie – kto w sytuacji „nakazania” przez ubezpieczyciela naprawy pojazdu częściami alternatywnymi, poniesie odpowiedzialność za skutki takiej naprawy? Co w sytuacji, gdy „zapropozowane” przez ubezpieczyciela części okażą się złej jakości, a pojazd np. nie przejdzie badań technicznych? Czy w jakikolwiek sposób poszkodowany może dochodzić odszkodowania od zakładu ubezpieczeń? Takie pytania są kierowane do Rzecznika Ubezpieczonych.

Rzecznik Ubezpieczonych nie widzi ponadto podstaw prawnych do dokonywania przez ubezpieczycieli tzw. weryfikacji przedłożonych przez poszkodowanego faktur. Jest to praktyka stanowiąca precedens, która nie jest przecież stosowana przez żadne inne podmioty w Polsce. Poszkodowany, który przedkłada ubezpieczycielowi faktury/rachunki za naprawę pojazdu, otrzymuje dokument z przekreślonymi cenami. Jaka jest podstawa prawna takich działań? Weryfikacja rachunków przez ubezpieczyciela nie może mieć żadnej skuteczności prawnej.

Konsekwencją rzetelnego wyliczenia należnego poszkodowanemu odszkodowania w wielu przypadkach może być sytuacja, w której okaże się, iż przywrócenie stanu poprzedniego pociąga za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty (art. 363 § 1 k.c.), gdyż ceny części zamiennych wyprodukowane przez producenta pojazdu są zazwyczaj wyższe niż ceny zamienników. Jeżeli więc przewidywany koszt naprawy pojazdu przekroczy wartość tego pojazdu przed szkody, odszkodowania nie wypłaca się na podstawie kosztów naprawy, a wyliczając różnicę pomiędzy wartością pojazdu przed szkodą, a wrakiem pojazdu.

Od wielu lat znana jest praktyka zakładów ubezpieczeń polegająca na odpowiednim „dopasowywaniu” kosztów i elementów naprawy pojazdu w celu wypłaty niższego odszkodowania. W przypadku, gdy zakładowi ubezpieczeń bardziej opłaca się rozliczenie

szkody jako tzw. szkody całkowitej, kalkulacja kosztów naprawy dokonywana jest na podstawie cen części oryginalnych oraz maksymalnych cen usług. Jeżeli jednak korzystniej wypłacić jest odszkodowanie ze szkody częściowej, poszkodowanemu przedstawia się kosztorys sporządzony na podstawie cen części alternatywnych oraz najniższych możliwych cen usług naprawczych. W przypadku kosztorysów sporządzanych w związku ze szkodą całkowitą, aby wykazać nieopłacalność naprawy wskazuje się zawsze, iż poszkodowany ma przecież prawo dokonać naprawy takimi częściami, jakie posiadał przed szkodą, a więc częściami najdroższymi – pochodzącymi od producenta pojazdu. W przypadku szkody częściowej te same zakłady ubezpieczeń odmawiają uznania prawa poszkodowanego do zwrotu pełnych kosztów naprawy z uwzględnieniem cen części oryginalnych. Nie powinno więc budzić wątpliwości, iż działanie zakładów ubezpieczeń w tej kwestii nie jest zgodne z obowiązującymi przepisami.

Powyższe nie wyłącza oczywiście możliwości zawarcia ugody pomiędzy zakładem ubezpieczeń a poszkodowanym. Jeżeli poszkodowany zgodzi się na zastosowanie części alternatywnych w miejsce części oryginalnych, obie strony mogą na tej właśnie podstawie określić wysokość należnego odszkodowania. Zgodnie bowiem z art. 13 ust 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>17</sup>, zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie na podstawie uznania roszczenia uprawnionego z umowy ubezpieczenia w wyniku ustaleń, zawartej z nim ugody lub prawomocnego orzeczenia sądu.

W swoich pismach ubezpieczyciele powołują również stanowisko Departamentu Prawno-Licencyjnego Urzędu Komisji Nadzoru Ubezpieczeń I Funduszy Emerytalnych nr PL/28/7/02/03/BW. Stanowisko to dotyczy amortyzacji części zamiennych, która również prowadziła do zaniżania należnych odszkodowań. Ostatecznie, kwestię amortyzacji rozstrzygnął Sąd Najwyższy<sup>18</sup> wskazując, iż „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”. Mając na uwadze to rozstrzygnięcie Sądu, powoływane stanowisko KNUiFE straciło swoją aktualność, a więc błędne jest powoływanie się na nie w zakresie cen części oryginalnych i zamienników.

---

<sup>17</sup> ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124, poz 1553 z późn. zm)

<sup>18</sup> postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2006 r., sygn. III CZP 91/05

Rzecznik Ubezpieczonych przesyła w załączeniu dokumenty potwierdzające wskazane w niniejszym piśmie naruszenia, w tym m.in. skargi, które wpłynęły do Rzecznika Ubezpieczonych w ostatnich miesiącach, prosząc o podjęcie ze strony Komisji Nadzoru Finansowego działań celem wypracowania wspólnego stanowiska, jak również, o ile Pan Przewodniczący uzna to za stosowne, odpowiednich działań nadzorczych.