

Uchwała składu siedmiu sędziów z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11

Prezes SN Tadeusz Ereciński (przewodniczący)

Sędzia SN Józef Frąckowiak (sprawozdawca)

Sędzia SN Marian Kocon

Sędzia SN Anna Kozłowska

Sędzia SN Henryk Pietrkowski

Sędzia SN Marta Romańska

Sędzia SN Lech Walentynowicz

Sąd Najwyższy na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej w dniu 12 kwietnia 2012 r., przy udziale prokuratora Prokuratury Generalnej Jana Szewczyka oraz Rzecznika Ubezpieczonych Aleksandry Wiktorow, po rozstrzygnięciu zagadnienia prawnego przedstawionego przez Rzecznika Ubezpieczonych we wniosku z dnia 19 października 2011 r.:

"Czy w świetle art. 363 § 1 w związku z 361 § 2 k.c., poszkodowany dochodzący roszczenia w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych może domagać się w przypadku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, w którym zachodzi konieczność wymiany uszkodzonych części, aby należne odszkodowanie zostało ustalone w oparciu o ceny nowych części bez potrąceń amortyzacyjnych?"

podjął uchwałę:

Zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi.

Uzasadnienie

Zgodnie z ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124, poz. 1152 ze zm. – dalej: "u.u.o."), obowiązkowym ubezpieczeniem objęta jest odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów. Rzecznik Ubezpieczonych stwierdził, że powszechną praktyką zakładów ubezpieczeń, które odpowiadają z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej takich posiadaczy wobec poszkodowanego, jest nieuzasadnione zmniejszanie kwoty należnego odszkodowania. Jeżeli odszkodowanie obejmuje zwrot kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego, a do jego naprawy użyto nowych części zamiennych, zakład ubezpieczeń pomniejsza kwotę należnego odszkodowania o tzw. potrącenie amortyzacyjne. W praktyce kwotę potrącenia ustala się jako procent ubytku wartości nowej części użytej do naprawy, powiązany z okresem eksploatacji pojazdu. Zakład ubezpieczeń przyjmuje, że skoro wymieniana część była już eksploatowana przez pewien czas, to poszkodowany uzyskujący część nową wzbogaca się, gdyż zamiast części, której wartość w chwili wypadku była już niewątpliwie niższa, w jego samochodzie pojawia się element nowy, pełnowartościowy. W takiej sytuacji, wbrew nakazowi wynikającemu z art. 363 § 1 w związku z art. 361 § 2 k.c., odszkodowanie przekazywane przez zakład ubezpieczeń, które ma być równe kosztom przywrócenia uszkodzonej rzeczy do

stanu sprzed wypadku, staje się dla poszkodowanego okazją do uzyskania korzyści, co pozostaje w sprzeczności z zasadą *compensatio lucri cum damno*.

Założenie, że naprawa uszkodzonego pojazdu polegająca na zastąpieniu części już używanych przez pewien czas nowymi, w ocenie Rzecznika Ubezpieczonych, prowadzi zawsze do pomniejszenia należnego poszkodowanemu odszkodowania, nie ma podstawy prawnej oraz polega na arbitralnym ustalaniu wysokości potrąceń bez wyraźnego uzasadnienia i wskazania kryteriów.

Z art. 34 ust. 1 i art. 36 ust. 1 u.u.o. wynika, że odszkodowanie, które zakład ubezpieczeń, w ramach odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, zobowiązany jest wypłacić poszkodowanemu, ustala się w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, jeżeli są oni zobowiązani do odszkodowania za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu. Zgodnie z art. 363 § 1 k.c., naprawienie szkody, jeżeli taki jest wybór poszkodowanego, powinno nastąpić przez przywrócenie stanu poprzedniego. Odszkodowanie, jakie zobowiązany jest w takiej sytuacji wypłacić zakład ubezpieczeń, obejmuje wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy. Przywrócenie uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego oznacza doprowadzenie jej do stanu używalności i jakości w zakresie istniejącym przed wypadkiem; w razie pojazdu mechanicznego chodzi o przywrócenie mu sprawności technicznej, zapewniającej bezpieczeństwo kierowcy i innych uczestników ruchu, oraz wyglądu sprzed wypadku. Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, osiągnięcie tego celu zakłada konieczność użycia takich części oraz materiałów, które są potrzebne do tego, aby pojazd był sprawny technicznie i powrócił do stanu porównywalnego ze stanem przed wypadkiem; będą to z reguły tylko części nowe. Nie można też na poszkodowanego nakładać obowiązku poszukiwania części używanych, bez sprawdzenia, czy są dostępne i czy ich jakość jest porównywalna z częściami nowymi, tym bardziej że poszkodowany i tak, oprócz konieczności pokrycia kosztów naprawy przywracającej pojazd do stanu poprzedniego, dotknięty jest w związku z wypadkiem wieloma dodatkowymi niedogodnościami, a czasem nawet cierpieniami. Ponadto zakład ubezpieczeń nie wskazuje kryteriów procentowego obniżenia odszkodowania z tego powodu, że w wyniku naprawy powypadkowej części używane zostały zastąpione częściami nowymi.

To, że zakłady ubezpieczeń bez wyraźnej podstawy prawnej i faktycznej dokonują zmniejszenia odszkodowania wypłacanego poszkodowanemu w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych pozostałe – w ocenie Rzecznika Ubezpieczonych – w związku z dostrzegalną rozbieżnością w orzecznictwie sądów powszechnych. Można wskazać liczne orzeczenia, w tym orzeczenia Sądu Najwyższego, z których wynika, że samo zastąpienie, podczas przywracania pojazdu do stanu sprzed wyrządzenia szkody, części używanych nowymi nie daje podstaw do zmniejszenia odszkodowania. Stanowisko to znajduje również uzasadnienie w poglądach doktryny. Rzecznik Ubezpieczonych powołał także orzeczenia sądów powszechnych, w których przyjęto, że wykładnia art. 363 § 1 w związku z art. 361 § 2 k.c. prowadzi do wniosku, iż w przypadku pojazdów używanych konieczne jest dokonanie potrąceń amortyzacyjnych i zmniejszenie należnego poszkodowanemu odszkodowania, aby nie wzbogacił się on bezpodstawnie przy okazji naprawienia wyrządzonej mu szkody.

Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, prawidłowa wykładnia art. 363 § 1 w związku z art. 361 § 2 k.c. prowadzi do wniosku, że poszkodowany, dochodząc roszczenia w ramach odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdów mechanicznych, może domagać się w razie uszkodzenia pojazdu, gdy zachodzi konieczność wymiany uszkodzonych części, aby należne mu odszkodowanie ustalono na podstawie cen nowych części, bez potrąceń amortyzacyjnych. Odstępstwo od tego i zastosowanie zasady *compensatio lucri cum damno* mogłoby mieć zastosowanie tylko w trzech wyjątkowych sytuacjach: gdy naprawa dotyczy takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, gdy prowadzi do ulepszenia w stosunku do stanu przed wypadkiem albo gdy zastosowanie nowych części w sposób istotny spowodowałoby wzrost wartości pojazdu poszkodowanego w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody.

Mając na względzie wskazaną rozbieżność w wykładni prawa występującą w orzecznictwie sądów powszechnych, która wspiera niedopuszczalną praktykę w postępowaniach likwidacyjnych, pozbawiającą poszkodowanych części należnego im odszkodowania, Rzecznik Ubezpieczonych wniósł, na podstawie art. 60 § 1 w związku z art. 60 § 2 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym

(Dz.U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.), o rozpoznanie przez powiększony skład Sądu Najwyższego zagadnienia prawnego przedstawionego na wstępie.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Niewątpliwie w orzecznictwie sądów powszechnych występuje, dostrzeżona przez Rzecznika Ubezpieczonych, rozbieżność w wykładni art. 363 § 1 k.c. w związku z art. 361 § 2 k.c. W uzasadnieniu wniosku wskazał kilkanaście orzeczeń sądów powszechnych, w których sądy, nawiązując do stanowiska Sądu Najwyższego, uznały, że brak podstaw do zmniejszenia należnego poszkodowanemu odszkodowania, jeżeli w trakcie przywracania pojazdu do stanu poprzedniego w miejsce części już eksploatowanych zamontowano części nowe. Orzeczenia te najczęściej nawiązują do poglądu sformułowanego przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 października 1972 r., II CR 425/72 (OSNCP 1973, nr 6, poz. 11), w którym stwierdzono, że jeżeli uszkodzenie rzeczy jest tego rodzaju, iż pozwala na przywrócenie jej do stanu poprzedniego, odpowiedzialny za szkodę ma obowiązek zwrócić poszkodowanemu wszystkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do takich wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy. Dokonanie potrąceń amortyzacyjnych, odpowiadających zużyciu samochodu i jego części przed uszkodzeniem, Sąd Najwyższy uznał za nieuzasadnione. Odmienne stanowisko musiałoby prowadzić do pozbawionego podstaw prawnych wniosku, że ciężar przywrócenia do stanu poprzedniego rzeczy używanej spoczywa częściowo na poszkodowanym, skoro zaś co do zasady naprawienie szkody ma polegać na przywróceniu stanu poprzedniego, to rzecz uszkodzona powinna osiągnąć stan używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody.

Wydatki poniesione na części nowe, których użycie było niezbędne do osiągnięcia tego celu, składają się na koszt naprawienia szkody, nie mogą zatem obciążać poszkodowanego, lecz osobę odpowiedzialną za szkodę. Jeżeli jednak wskutek użycia do naprawy szczególnie wartościowej części zamiennej wartość rzeczy naprawionej wzrosłaby w sposób istotny, w porównaniu ze stanem istniejącym przed wyrządzeniem szkody, możliwe byłoby inne rozwiązanie. Chociaż bliżej nie sprecyzowano, na czym to rozwiązanie ma polegać, należy uznać, że w

takiej sytuacji poszkodowany nie mógłby żądać pełnych kosztów naprawy. Takie stanowisko Sąd Najwyższy zajął w wyrokach z dnia 13 grudnia 1988 r., I CR 280/88 ("Wiadomości Ubezpieczeniowe" 1989, nr 7-8, s. 32) oraz z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 380/01 (nie publ.), podkreślając, że ze względu na kompensacyjny charakter odszkodowania naprawa samochodu przez poszkodowanego nie może być źródłem jego wzbogacenia. Jeżeli więc poszkodowany wybrał restytucję, a skutkiem naprawy nastąpił wzrost wartości samochodu, to świadczenie ubezpieczyciela obejmuje pełny koszt naprawy pomniejszony o wzrost wartości samochodu. Podobnie wypowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 listopada 1980 r., III CRN 223/80 (OSNCP 1981, nr 10, poz. 186), uściślając, że zwiększenie wartości samochodu po naprawie można uwzględnić tylko wówczas, gdy chodzi o wykonanie napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w stosunku do stanu przed wypadkiem.

Sądy powszechne, odrzucając możliwość amortyzacji części zamiennych, jeżeli części nowe zastąpiły części już eksploatowane, nawiązują do argumentów sformułowanych w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Zastąpienie części starych nowymi, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonego pojazdu, jest uznawane za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego. Wskazuje się, że nie można obarczać poszkodowanego obowiązkiem poszukiwania części zamiennych o stopniu zużycia odpowiadającym okresowi eksploatacji części, które uległy uszkodzeniu. Podkreśla się także, że zmniejszenie wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu w drodze odpisów amortyzacyjnych przy zamianie części starych na nowe prowadziłoby do rozłożenia ciężaru przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego pomiędzy poszkodowanego a osobę odpowiedzialną za naprawienie szkody. Ponadto poszkodowany ma prawo nabyć części samochodowe, które pochodzą z pewnego źródła i w związku z tym mają gwarantowaną jakość, zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu po jego naprawie.

Sądy powszechne sięgają także po argumenty celowościowe, wskazując, że przyjmowanie jako zasady, przy wymianie części starych na nowe, zmniejszania należnego poszkodowanemu odszkodowania przez odpisy amortyzacyjne, prowadziłoby do pogorszenia bezpieczeństwa korzystania z takiego pojazdu, a także wzrostu kradzieży samochodów w celu pozyskiwania używanych części, na

które wzrósłby zapewne wtedy popyt. Ustalenie odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, którymi zastąpiono zniszczone części stare, nie prowadzi co do zasady do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego, gdyż pojawienie się w naprawionym samochodzie części nowych z reguły nie powoduje radykalnego wzrostu jego wartości. Co więcej, samochody „powypadkowe” już tylko z tego tytułu tracą na wartości. Sądy powszechne – podobnie jak Sąd Najwyższy – dopuszczają obniżenie odszkodowania należnego poszkodowanemu wtedy, gdy dokonane w czasie przywracania stanu poprzedniego ulepszenia doprowadziły do poprawy standardu technicznego pojazdu oraz gdy naprawa dotyczyła uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo gdy po naprawie istotnie wzrosła wartość samochodu.

Przedstawione orzecznictwo jest popierane w doktrynie. Zwraca się uwagę, że zakład ubezpieczeń, który odpowiada w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, ponosi odpowiedzialność w takim zakresie, jak osoba odpowiedzialna za szkodę. Z tego względu wysokość należnego poszkodowanemu odszkodowania powinna obejmować wszystkie wydatki celowe i ekonomicznie uzasadnione. Takim wydatkiem może być także koszt nowych części potrzebnych do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, jeżeli natomiast prowadziłyby to do zwiększenia wartości pojazdu, należy to uwzględnić przy ustalaniu odszkodowania.

Pojawiają się także orzeczenia, w których sądy powszechne przyjmują, że gdy uszkodzeniu uległ pojazd używany, a przywrócenie go do stanu poprzedniego wymaga użycia części zamiennych, to mają to być części o takim stopniu zużycia, jaki miały w chwili wypadku. Oznacza to, że zakład ubezpieczeń, ustalając należne poszkodowanemu odszkodowanie, może uwzględnić amortyzację części zamontowanych podczas naprawy; odszkodowanie należne poszkodowanemu ma zrekompensować stratę i nie może prowadzić do jego nieuzasadnionego wzbogacenia. Jeżeli jest możliwe nabycie części używanych odpowiedniej jakości, których zamontowanie w pojeździe nie doprowadzi do obniżenia jego wartości, szczególnie gdy nie jest to pojazd nowy, to kalkulowanie cen części na poziomie maksymalnym, tak jakby to miały być tylko części nowe, w odniesieniu do samochodów o kilkuletnim przebiegu, wykracza poza normalne następstwa szkody określone w art. 361 § 2 k.c., zgodnie zaś z art. 824¹ § 1 k.c., jeżeli nie umówiono

się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody.

Tylko gdyby poszkodowany wykazał, że do przywrócenia stanu poprzedniego kilkuletniego samochodu ze znacznym przebiegiem, było konieczne zastosowanie nowych oryginalnych części, odszkodowanie nie powinno ulec zmniejszeniu. Skoro takiego dowodu nie przeprowadzono, to zastosowanie części nowych nie jest przywróceniem do stanu poprzedniego, gdyż pojazd powoda w dniu wypadku nie miał takich części. Uzasadnione jest więc obniżenie wysokości odszkodowania o procent, w jakim części stare, zastąpione nowymi, były już zużyte w chwili wypadku.

Przedstawione stanowisko budzi uzasadnione wątpliwości, a argumenty, które mają przemawiać za proponowaną wykładnią art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c., nie przekonują. Chociaż problem dotyczy odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, to jego rozwiązanie wiąże się przede wszystkim z wykładnią przepisów kodeksu cywilnego regulujących odpowiedzialność za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym. Z art. 36 u.u.o. wynika, że odszkodowanie, jakie przysługuje poszkodowanemu, ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej.

Ubezpieczyciel ponosi więc, jeżeli nic innego nie wynika z umowy ubezpieczenia, odpowiedzialność w takim zakresie, w jakim odpowiedzialny za szkodę ponosi na podstawie przepisów kodeksu cywilnego. Jak wynika z art. 822 § 4 k.c., poszkodowany może dochodzić odszkodowania bezpośrednio od ubezpieczyciela. Mając na względzie te regulacje, należy ustalić jaki, na tle kodeksu cywilnego, jest zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wynikłe z ruchu pojazdu mechanicznego. W istocie chodzi o wycinek tego problemu, który sprowadza się do pytania, jaki jest zakres tej odpowiedzialności, gdy przy naprawie uszkodzonego pojazdu w miejsce części już używanych zamontowano części nowe.

Z art. 363 § 2 k.c. wynika, że poszkodowany może wybrać, czy naprawienie szkody ma nastąpić przez przywrócenie do stanu poprzedniego, czy przez zapłatę

odpowiedniej sumy pieniężnej. Poszkodowany może te roszczenia kierować bezpośrednio do ubezpieczyciela, który odpowiada w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego. Z przepisów kodeksu cywilnego oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wynika, że naprawienie szkody przez ubezpieczyciela może polegać tylko na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej, nawet więc gdy poszkodowany wybiera naprawienie szkody przez przywrócenie do stanu poprzedniego, to świadczenie zakładu ubezpieczeń sprowadza się do wypłaty sumy pieniężnej. Skoro ma ona jednak pełnić taką samą funkcję jak przywrócenie do stanu poprzedniego, to wysokość tego odszkodowania powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne do przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu.

Przywrócenie stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu wiąże się z reguły z koniecznością wymiany niektórych jego elementów, które uległy zniszczeniu. Niejednokrotnie części samochodu, uszkodzone w czasie zdarzenia wyrządzającego szkodę, były już eksploatowane. Rodzi się wtedy pytanie, na czym ma polegać przywrócenie do stanu sprzed wyrządzenia szkody, a w szczególności, czy przywrócenie do stanu poprzedniego wyłącza użycie części nowych, a konieczne jest zamontowanie części o takim samym stopniu zużycia, jaki miały przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę. Z punktu widzenia zakładu ubezpieczeń sprowadza się to do pytania, czy kwota którą ma wypłacić poszkodowanemu może być zmniejszona o tyle, o ile mniejsza jest wartość części starych od wartości części nowych, które mają je zastąpić w trakcie naprawy, niezależnie bowiem od tego, czy poszkodowany sam organizuje naprawę pojazdu, czy też naprawa jest dokonywana w autoryzowanym zakładzie, wysokość odszkodowania wypłacanego przez ubezpieczyciela powinna być ustalana z uwzględnieniem wszystkich ekonomicznie uzasadnionych i celowych wydatków niezbędnych do przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu.

Przed wszystkim należy zauważyć, że chodzi o przywrócenie do stanu sprzed wyrządzenia szkody pojazdu jako całości. Przywrócenie do stanu poprzedniego oznacza wobec tego, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy w takim stopniu jak przed zdarzeniem. Konieczność wymiany uszkodzonej części stanowi niewątpliwie normalne

następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (art. 361 § 1 k.c.); jeżeli nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, musi zostać zastąpiona inną. Pozostaje do wyjaśnienia, na czym polega strata poszkodowanego, którą zobowiązany jest naprawić odpowiedzialny za szkodę, a w szczególności, czy jest uzasadnione także ekonomicznie, że ma to być część nowa. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że zastąpienie części już eksploatowanej, nieraz przez znaczny okres, nową częścią powoduje, że poszkodowany zyskuje, gdyż w jego pojeździe pojawiła się część mająca większą wartość niż ta, która uległa zniszczeniu. Nie jest to jednak wniosek trafny, gdyż część po połączeniu jej z pojazdem nie może być oceniana jako samodzielny przedmiot obrotu, lecz staje się jednym z elementów, które należy brać pod uwagę przy ocenie poniesionej straty. Stratę tę określa się przez porównanie wartości pojazdu przed zdarzeniem wyrządzającym szkodę i po przywróceniu go do stanu poprzedniego. O tym, że zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego można mówić, tylko wtedy, gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości.

Z faktów powszechnie znanych wynika, że jeżeli pojazd był naprawiany w związku z wypadkiem, to jego cena ulega obniżeniu, nie ma więc znaczenia, iż zamontowano w nim elementy nowe. Poszkodowany, który żąda przywrócenia stanu poprzedniego pojazdu, nawet jeżeli otrzymuje odszkodowanie wypłacone przez ubezpieczyciela, które pokrywa koszty naprawy i nowych części z reguły nie tylko nie zyskuje, ale biorąc pod uwagę wartość pojazdu jako całości, może – gdyby chciał go sprzedać – ponieść stratę. Zgodnie z art. 363 § 2 k.c., może żądać naprawienia szkody przez przywrócenie do stanu poprzedniego, a wtedy zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, jeżeli są one potrzebne do naprawy samochodu. W szczególności nie ma podstaw, aby odrębnie oceniać wartość części samochodu i jeżeli części stare były w chwili wypadku częściowo zużyte, obniżać należne odszkodowanie.

Wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. prowadzi do wniosku, że ubezpieczyciel, w ramach umowy o odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę jako całości. Brak podstaw, aby poszkodowany ponosił dodatkową stratę w postaci różnicy pomiędzy

wartością części zamiennych, jaką miały one przed wypadkiem, a wartością części nowych, których zamontowanie w naprawionym pojeździe było celowe. Ustalenie wartości części nowej odrębnie nie uwzględnia jeszcze jednej istotnej okoliczności; nowa część jest dołączana do samochodu, istnieje więc duży stopień prawdopodobieństwa, że w związku z tym okres jej eksploatacji będzie krótszy, niż gdyby została zamontowana w samochodzie nowym, jest wobec tego wątpliwe przyjmowanie wartości części nowej, jaką osiąga ona na rynku. Nie jest także jasne, za pomocą jakich kryteriów ustala się w takim przypadku odrębnie wartość części starej, która została uszkodzona podczas wypadku, część ta bowiem, gdyby nie została uszkodzona, mogła służyć jeszcze przez czas, który nie w każdym przypadku musi się równać okresowi wynikającemu z porównania okresu eksploatacji części nowej i już używanej. Wskazane okoliczności prowadzą do wniosku, że do obniżenia odszkodowania nie wystarczy wzięcie pod uwagę samego okresu eksploatacji części, która ulega wymianie na nową. Omawiane trudności w ustalaniu stopnia amortyzacji użytych do naprawy części są konsekwencją nieuzasadnionego założenia, że przy naprawie rzeczy polegającej na przywróceniu do stanu poprzedniego można odrębnie oceniać wartość części użytych do naprawy, a pomijać wartość i użyteczność rzeczy jako całości. Można więc stwierdzić, że poszkodowany ma prawo oczekiwać, iż otrzyma od ubezpieczyciela kwotę, która obejmuje także wartość nowych części, których zamontowanie jest potrzebne, aby pojazd został przywrócony do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę; obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest ustalenie i wypłacenie odszkodowania w takiej właśnie wysokości.

Z dokonanych rozważań wynika, że literalna wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. nie daje podstaw do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania o różnicę pomiędzy wartością części nowej a wartością części, która uległa uszkodzeniu, wyliczoną odrębnie dla każdej części. Za taką wykładnią przemawiają również argumenty celowościowe; przyjęcie, że odszkodowanie może być obniżone o różnicę pomiędzy wartością części nowej i części starej stanowiłoby wyraźny sygnał dla poszkodowanego, aby poszukiwał on nie części nowych, lecz części uzyskanych z tzw. odzysku. Zamontowanie takich części, na które nie ma z reguły gwarancji albo jest ona znacznie krótsza, mogłoby prowadzić do zmniejszenia bezpieczeństwa przy korzystaniu z pojazdu. Znalezienie na rynku części, której

okres eksploatacji odpowiada okresowi, w jakim była eksploatowana stara część, która musi być wymieniona, jest też praktycznie niewykonalne, gdyż dostępne są tylko części nowe i części zregenerowane, których okres zużycia nie jest możliwy do ustalenia. Z jednej strony więc zakład ubezpieczeń dowolnie ustala, że poszkodowany może otrzymać odszkodowanie w wysokości wartości części już częściowo zużytej, jaką miałyby ona gdyby ją sprzedawano na rynku, z drugiej zaś znalezienie części zamiennej za taką kwotę wcale nie gwarantuje, że będzie ona miała przynajmniej taki okres użycia, jaki miałyby część stara, która uległa zniszczeniu. Poza tym montowanie w pojeździe przywracającym do stanu poprzedniego części używanych niesie za sobą ryzyko obniżenia stopnia bezpieczeństwa posiadacza pojazdu i innych uczestników ruchu drogowego. Takie działania, chociaż na pozór prowadzą do zmniejszenia obciążeń zakładów ubezpieczeń, mogą w konsekwencji doprowadzić do kolejnych szkód i konieczności kolejnych wymian, co w konsekwencji zwiększy obciążenie ubezpieczycieli z tytułu wypłaty odszkodowań. Wymuszanie montowania podczas napraw powypadkowych pojazdów części nienowych stwarzałoby także podwyższone ryzyko wystąpienia szkód, które mogą wiązać się z daleko idącymi następstwami dla zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego.

Nie można jednak z góry wykluczyć, że zamontowanie podczas przywracania do stanu poprzedniego nowych części spowoduje jednak wzrost wartości pojazdu jako całości. Jeżeli wymianie podlegały części już znacznie wyeksploatowane i przestarzałe technicznie, a jednocześnie stanowiące znaczną część wartości całego pojazdu, to może się okazać, że w konkretnym przypadku wartość pojazdu po naprawie wzrośnie. Ciężar dowodu w tym zakresie powinien jednak obciążać zakład ubezpieczeń, skoro bowiem z reguły wymiana części starych na nowe nie prowadzi do wzrostu wartości samochodu, to tylko wykazanie przez zobowiązanego do ustalenia i wypłaty odszkodowania, że w konkretnym wypadku jest inaczej pozwala na zmniejszenie odszkodowania. Także względy celowościowe przemawiają za tym, aby ciężarem dowodu w tym zakresie obciążyć ubezpieczyciela, a nie poszkodowanego, poszkodowany bowiem ma prawo oczekiwać, że kwota ubezpieczenia pokryje wszystkie koszty przywrócenia jego pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę. Nie jest on zazwyczaj specjalistą w zakresie cen części i samochodu jako całości, gdyż nie prowadzi

analiz z tym związanych, których na co dzień dokonuje ubezpieczyciel. To również zakład ubezpieczeń, przedstawiając dowód, że w konkretnym wypadku, wartość pojazdu jako całości wzrosła po naprawie, osiąga z tego skutki prawne, gdyż może zmniejszyć sumę ubezpieczeniową, którą zobowiązany jest wypłacić.

Zwiększenie wartości pojazdu jako całości w wyniku przywrócenia go do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę może być także następstwem okoliczności, za które osoba odpowiedzialna za szkodę nie ponosi odpowiedzialności. Jeżeli w czasie naprawy okaże się, że względy techniczne lub estetyczne przemawiają, aby dokonać także napraw, które dotyczą części nieuszkodzonych lub polegają na ulepszeniu dotychczasowego stanu pojazdu, to koszty z tym związane powinny obciążać posiadacza pojazdu. Dokonanie takiej naprawy wymaga jego zgody, gdyż naprawienie szkody następuje wówczas w ramach odrębnej umowy pomiędzy poszkodowanym a osobą dokonującą naprawy.

Z tych względów Sąd Najwyższy, na podstawie art. 61 § 2 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (Dz.U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.), orzekł, jak w uchwale.