

Likwidacja szkód komunikacyjnych – części oryginalne czy tzw. zamienniki?

W sporach sądowych o zapłatę odszkodowania za uszkodzenie pojazdu jedną z kluczowych kwestii jest prawidłowe ustalenie wysokości takiego odszkodowania. Spory tego typu prowadzone są zazwyczaj pomiędzy właścicielem pojazdu a towarzystwem ubezpieczeniowym. Problem ten coraz częściej dotyka jednak firm sektora CFM, zajmujących się profesjonalnym zarządzaniem flotą pojazdów.

Firmy CFM, po zakończeniu każdego kontraktu, dokonują fachowej oceny stanu pojazdu oddanego do korzystania osobie trzeciej. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń niebędących następstwem zwykłego korzystania (normalnej eksploatacji) z pojazdu, co w branży transportowej nazywane jest „ponadnormatywnym zużyciem pojazdu”, konieczne jest dokonanie rzetelnej wyceny tych uszkodzeń. Wówczas powstaje zasadnicze pytanie, czy podstawą takiej wyceny powinny być ceny nowych oryginalnych części zamiennych, czy też części alternatywnych (tzw. zamienników).

Pomimo że zagadnienie to zostało szeroko omówione w orzecznictwie, to biegli sądowi powoływani na okoliczność ustalenia wysokości kosztów naprawy pojazdu bardzo często dokonują tego w całkowitym oderwaniu od obowiązującej w tym zakresie wykładni. Co więcej, niejednokrotnie sądy – przerzucając cały ciężar rozstrzygnięcia na biegłych – nie dokonują weryfikacji opinii sporządzonych przez biegłych. Taka praktyka nie zasługuje na aprobatę. Chcąc przyczynić się do redukcji występowania tego zjawiska, poniżej przedstawiono podstawowe kwestie stanowiące odpowiedź na pytanie zawarte w temacie niniejszej publikacji.

Obecnie w orzecznictwie dominuje pogląd, zgodnie z którym poszkodowanemu przysługuje pełne prawo do odszkodowania ustalonego według cen części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, niezależnie od wieku pojazdu, stanu jego wyeksploatowania i faktu, że w obrocie dostępne są również tzw. części alternatywne, a więc najogólniej je określając – części zamienne niebędące częściami oryginalnymi. Dzięki naprawie dokonanej z wykorzystaniem części oryginalnych stan samochodu jest – pod względem technicznym, użytkowym, trwałości i estetyki – najbardziej zbliżony do jego stanu sprzed kolizji, co odpowiada zasadzie pełnej restytucji (pełnego odszkodowania). Skoro bowiem odszkodowanie pieniężne ma pełnić taką samą funkcję jak przywrócenie do stanu poprzedniego, to wysokość tego odszkodowania powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne dla przywrócenia stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu. Zgodnie z poglądem prezentowanym w orzecznictwie, do wydatków koniecznych do naprawy pojazdu należy zaliczyć koszt nowych części i innych materiałów, których użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy (zob. m.in. postanowienie składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 roku, III CZP 85/11).

Omawiane zagadnienie było przedmiotem rozpoznania, na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych, przez skład powiększony Sądu Najwyższego, który uchwałą z dnia 12 kwietnia 2012 roku, (III CZP 80/11) rozstrzygnął, że 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.

W świetle art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego bądź zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Wysokość sumy pieniężnej, gdy poszkodowany wybrał taki sposób naprawienia szkody, winna być tak ustalona, aby rekompensowała naprawienie całej szkody poniesionej przez poszkodowanego. Ponadto, jak wyjaśnił Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 11 czerwca 2001 roku (V CKN 266/00), w przypadku szkody w pojeździe mechanicznym przez „odpowiednią sumę pieniężną wymienioną w art. 363 k.c. należy rozumieć taką, która odpowiada wysokości szkody. Tej zaś odpowiadała taka kwota, jaką poszkodowany musi zapłacić za towary i usługi służące restytucji uszkodzonego pojazdu”.

Podkreśla się, że tylko użycie części oryginalnych, zalecanych przez producenta samochodu danej marki, daje gwarancję bezpiecznego użytkowania pojazdu po naprawie i prawidłowego współdziałania z pozostałymi podzespołami samochodu. Nie można na poszkodowanego przenosić ryzyka zastosowania części pochodzących od innych producentów (tzw. zamienników).

Powszechnie przyjmuje się, że producenci nie zalecają użytkownikom stosowania nieoryginalnych części zamiennych. Źródłem takiego stanowiska jest fakt autoryzacji przez producenta oryginalnego produktu (części) jego właściwości pod kątem własnego produktu finalnego (pojazdu). Producent udziela na taki produkt gwarancji zapewniając bezpieczną eksploatację pojazdu. Zapewnia w ten sposób, że użyte podzespoły są ze sobą spasowane i funkcjonują niezawodnie. Za przykład motywujący odmowę użycia nieoryginalnych części zamiennych wskazuje się m.in., że elementy takie są niedopasowane. Parametry takich części są różne od parametrów technologicznych ich oryginalnych poprzedników. Stąd zachodzi potrzeba ich skracania, dopiłowywania, tak by umocować je w pojeździe. Zabiegi takie nie dają już jednak pewności bezpieczeństwa i satysfakcji pojazdu naprawionego przy użyciu nieoryginalnych części, które nie pochodzą od producenta danej marki pojazdu, niezgodnie z zalecaną przez niego technologią.

Nie bez znaczenia jest i to, że wartość pojazdu zależy nie tylko od jego marki, wyposażenia i okresu eksploatacji, ale i sposobu utrzymania, a dokonywanie napraw

przy użyciu nowych oryginalnych części zamiennych postrzegane jest powszechnie jako lepsze dbanie o stan auta, niż jego naprawianie przy użyciu części używanych bądź niemających autoryzacji producenta.

Nie można wymagać, by poszkodowany miał zadowolić się częściami używanymi, czy wreszcie zamiennikami jeżeli w jego pojeździe nie były montowane części nieoryginalne.

Reasumując stwierdzić należy, iż zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania, poszkodowany ma zasadniczo – na podstawie art. 363 k.c. – prawo do pełnej restytucji i dochodzenia kwoty odpowiadającej kosztom naprawy wykonanej przy użyciu nowych oryginalnych części zamiennych.

Autor: Jacek Łubecki, radca prawny, Kancelaria Prawna Piszcz, Norek i Wspólnicy