

Sygn. akt III CZP 85/11

POSTANOWIENIE

składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego

Dnia 20 czerwca 2012 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

Prezes SN Tadeusz Ereciński (przewodniczący)

SSN Teresa Bielska-Sobkowicz

SSN Jacek Gudowski

SSN Marian Kocon (sprawozdawca)

SSN Henryk Pietrkowski

SSN Lech Walentynowicz

SSN Mirosława Wysocka

na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej

w dniu 20 czerwca 2012 r.,

przy udziale prokuratora Prokuratury Generalnej Jana Szewczyka,

na skutek zagadnienia prawnego przedstawionego

przez Rzecznika Ubezpieczonych

we wniosku z dnia 8 listopada 2011 r., RU/304/PW/11,

"Czy w świetle art. 363 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela w ramach jego odpowiedzialności gwarancyjnej z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ustalenia wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe według cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe?"

odmawia podjęcia uchwały.

Uzasadnienie

Rzecznik Ubezpieczonych wniósł, na podstawie art. 60 § 1 w zw. z art. 60 § 2 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.), o rozstrzygnięcie w składzie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego rozbieżności w wykładni prawa przedstawionych we wniosku z dnia 8 listopada 2011 r. Rzecznik stwierdził, że w orzecznictwie sądów powszechnych istnieje rozbieżność w wykładni art. 363 § 1 w zw. z art. 361 § 2 k.c. w sprawach o odszkodowanie za szkodę w pojeździe mechanicznym, gdy w następstwie kolizji uszkodzeniu uległy części oryginalne i zachodziła konieczność ich wymiany na nowe.

Dominuje kierunek wykładni, 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 nie będące 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 (oczywiście jeśli pojazd ten uprzednio posiadał zamontowane części oryginalne bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu), co odpowiada zasadzie pełnej restytucji (pełnego odszkodowania).

Pojawia się też odmienny kierunek wykładni, który sprowadza się do twierdzenia, że wysokość odszkodowania dla poszkodowanego może być wyliczona na podstawie cen części alternatywnych także wówczas, gdy uszkodzeniu uległy podczas kolizji oryginalne części pochodzące od producenta pojazdu. Zasadniczym kryterium zastosowania części alternatywnych w miejsce uszkodzonych części oryginalnych jest wiek pojazdu i jego stopień eksploatacji. U podstaw tego kryterium leży założenie, że koszty potrzebne do przywrócenia stanu poprzedniego powinny uwzględniać stopień zużycia i stan techniczny pojazdu. Istotne jest przy tym to, że restytucja może polegać nie tylko na

przywróceniu stanu identycznego do poprzednio istniejącego, ale także na stworzeniu takiego stanu, który w przybliżony sposób zaspokajałby potrzeby poszkodowanego. Jeżeli do przywrócenia pojazdu do podobnego poziomu użytkowego i estetycznego wystarczą części alternatywne - co przyjmuje się właśnie w przypadku pojazdów starszych - brak jest racjonalnych podstaw do przyjmowania za podstawę kalkulacji cen części oryginalnych, gdyż prowadziłoby to do uzyskania przez poszkodowanego nieuzasadnionej korzyści.

Rzecznik opowiedział się za stanowiskiem sądów powszechnych, które jako zasadę traktują uprawnienie poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania według cen części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu w sytuacji, gdy uszkodzeniu uległy tego rodzaju części i zachodzi konieczność ich wymiany na nowe, niezależnie od wieku pojazdu, stanu jego eksploatacji, czy faktu, iż w obrocie handlowym znajdują się części nieoryginalne. Odstępstwo od tego i zastosowanie zasady *compensatio lucri cum damno* mogłoby mieć miejsce tylko w wyjątkowej sytuacji, gdy zastosowanie nowych oryginalnych części w sposób istotny spowodowałoby wzrost wartości pojazdu uszkodzonego w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Podjęcie uchwały przez skład siedmiu sędziów Sądu Najwyższego dopuszczalne jest tylko w razie ziszczenia się przesłanek wynikających z art. 60 ustawy o Sądzie Najwyższym. Przepis ten dopuszcza przedstawienie zagadnienia prawnego ze względu na ujawnienie się rozbieżności w orzecznictwie. Sformułowanie to różni się w istotny sposób od zawartego w art. 13 ustawy z 1984 r. o Sądzie Najwyższym (jedn. tekst: Dz.U. z 2002 r. Nr 101, poz. 924 ze zm.), w którym warunkiem przedstawienia zagadnienia prawnego była potrzeba wyjaśnienia przepisów prawnych, których stosowanie wywołało rozbieżność w orzecznictwie, podczas gdy obecnie chodzi o rozbieżność w orzecznictwie wymagającą wykładni prawa. Nastąpiło zatem wyraźne ograniczenie pod względem przedmiotowym dopuszczalności rozstrzygania przez Sąd Najwyższy abstrakcyjnych zagadnień prawnych. Zwrócono na to uwagę w uzasadnieniu postanowieniach składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 22 września

2004 r., III CZP 25/04 (OSNC 2005, nr 7-8, poz. 146) oraz z dnia 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05 (nie publ.).

W postanowieniu z dnia 24 lutego 2006 r. III CZP 91/05, podkreślono, że rozbieżność jako przesłanka podjęcia uchwały dotyczy orzecznictwa sądów powszechnych lub Sądu Najwyższego, a nie praktyki zakładów ubezpieczeń, która ze względu na cywilny charakter stosunków prawnych na tle ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej powinna odpowiadać wykładni prawa kształtowanej orzeczeniami sądowymi. Rozbieżność tę powinien wykazać wnioskodawca przez wskazanie prawomocnych wyroków, w których rozstrzygnięcie zostało oparte na odmiennej wykładni przepisów prawa, a nie tylko rozbieżności w ich stosowaniu, której przyczyną mogą być odmienne ustalenia podstawy faktycznej.

Przechodząc do oceny wniosku pod kątem spełnienia tego wymagania trzeba zauważyć, że w świetle art. 34 ust. 1 i art. 36 ust. 1 ustawy 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: - „ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych”), odpowiedzialnością ubezpieczyciela co do zasady rządzą reguły dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej posiadacza pojazdu lub kierującego pojazdem, w tym ogólne przepisy o wynagrodzeniu szkody (zwłaszcza art. 361-363 k.c.), z tą jednak istotną różnicą, że w ramach odpowiedzialności z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej także: „ubezpieczenia OC”) wyłącznym sposobem naprawienia szkody jest odszkodowanie pieniężne.

W orzecznictwie nie budzi wątpliwości, że skoro 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.

Przywrócenie stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu wiąże się z reguły z koniecznością wymiany niektórych jego elementów, które uległy zniszczeniu. Ze względu na okoliczność, że niejednokrotnie części pojazdu, uszkodzonego

w trakcie zdarzenia wyrządzającego szkodę, były eksploatowane już przez określony czas dłuższy lub krótszy powstaje kwestia, na czym ma polegać przywrócenie do stanu sprzed wyrządzenia szkody. W szczególności, czy przywrócenie do stanu poprzedniego uzasadnia użycie nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Z punktu widzenia ubezpieczyciela sprowadza się do zagadnienia, czy kwota, którą ma wypłacić poszkodowanemu, może być zmniejszona o tyle, o ile mniejsza jest wartości części i materiałów starych od wartości części i materiałów nowych, które mają je zastąpić w trakcie naprawy.

Zagadnienie to było przedmiotem rozpoznania, na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych, przez skład powiększony Sądu Najwyższego, który uchwałą z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11 (Biuletyn SN 2012, nr 4, s. 5) 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. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi.

Sąd Najwyższy uznał w wyniku wykładni art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c., 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. Przywrócenie do takiego stanu 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 wynikła, 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. W takiej sytuacji zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, skoro bowiem chodzi o przywrócenie do stanu poprzedniego pojazdu jako całości,

to nie ma, co do zasady znaczenia, że w miejsce części starych wmontowano części nowe. W szczególności nie ma żadnych podstaw prawnych, aby zawsze odrębnie oceniać wartość części i jeżeli części stare były już w chwili wypadku częściowo zużyte, z tego powodu obniżać należne odszkodowanie za przywrócenie do stanu poprzedniego całego pojazdu.

Sąd Najwyższy zauważył, że nie można z góry wykluczyć, że zamontowanie podczas przywracania do stanu poprzedniego nowych części spowoduje 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 obciąża ubezpieczyciela.

Odnosząc przedstawione przez Rzecznika zagadnienie prawne do omówionej uchwały trzeba stwierdzić, że wiąże się ono ściśle z przesądzoną w tej uchwale kwestią, iż odszkodowanie należne poszkodowanemu od ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności OC obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty części nowych służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Oznacza to, że rozbieżność w tej materii w powołanych przez Rzecznika orzeczeniach sądów powszechnych została już rozstrzygnięta przez skład powiększony Sądu Najwyższego.

Rzecznik podniósł, że z chwilą liberalizacji rynku usług motoryzacyjnych za sprawą wejścia w życie rozporządzenia 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. U. UE L z dnia 1 sierpnia 2002 r.) oraz implementującego je rozporządzenia 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) wśród ubezpieczycieli wykształciła się powszechna praktyka ustalania wysokości szkody za szkodę w pojeździe według cen części nieoryginalnych, nawet jeśli uszkodzeniu uległy części oryginalne pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu,

a poszkodowany nie wyraził zgody na ustalenie świadczenia odszkodowawczego według cen części alternatywnych.

Unormowania tych rozporządzeń obowiązujących do dnia 31 maja 2010 r., których odpowiednikami są unormowania rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz. U. L 129/52 z dnia 28 maja 2010 r. - dalej „rozporządzenie 461/2010”) oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 198, poz. 1315 - dalej „rozporządzenie z 2010 r.”) niewątpliwie umożliwiają nabywanie części „o porównywalnej jakości”. W związku z tym wątpliwości Rzecznika budzi zakres obowiązku ubezpieczyciela odnośnie do finansowania kosztów naprawienia szkody ze względu na rodzaj użytych części, zwłaszcza jeżeli może to wpływać na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu.

Rzecznik, odwołując się do praktyki ubezpieczycieli, pominął, że przesłanką podjęcia uchwały na podstawie art. 60 ustawy o Sądzie Najwyższym jest jedynie rozbieżność orzecznictwa sądów powszechnych lub Sądu Najwyższego. W orzecznictwie natomiast ugruntowany jest pogląd, że zawarte w wymienionych rozporządzeniach definicje, różnicujące rodzaje części zamiennych, zostały określone na potrzeby tych aktów prawnych, a nie systemu naprawienia szkody podlegającego zasadom art. 361 i 363 k.c., nie mogą być zatem traktowane jako upoważniające ubezpieczyciela do powołania się na możliwość zwolnienia się z obowiązku naprawienia szkody przez zapłatę równowartości części „o porównywalnej jakości” z częściami oryginalnymi.

Tytułem uzupełnienia należy wskazać, że przepisy rozporządzeń – jak wskazuje się w doktrynie i orzecznictwie sądów powszechnych – zmierzają do zapewnienia większej konkurencji na rynku kupna i sprzedaży części zamiennych oraz na rynku usług naprawy i konserwacji pojazdów (zob. pkt 13, 17, 18 preambuły do rozporządzenia 461/2010). W tym celu przewidują one w szczególności zakaz

porozumień - uzgodnionych między producentami pojazdów a autoryzowanymi dystrybutorami (warsztatami) albo między producentami pojazdów a dostawcami części zamiennych - ograniczających możliwość dostarczania części zamiennych niezależnym warszatom lub dystrybutorom albo ostatecznym użytkownikom (zob. art. 5 lit. a i b rozporządzenia 461/2010 i § 15 pkt 3 i 4 rozporządzenia z 2010 r.), zakaz porozumień ograniczających uprawnienia dystrybutora lub autoryzowanego warsztatu do zaopatrywania się w oryginalne części zamienne lub części zamienne o porównywalnej jakości u przedsiębiorców innych niż dostawca (§ 15 pkt 4 rozporządzenia z 2010 r; por. też pkt 17 zd. 2 i 3 Preambuły do rozporządzenia 461/2010) oraz zakaz porozumień między producentem pojazdów a dostawcą komponentów do pierwotnego montażu tych pojazdów, ograniczających możliwość dostawcy do umieszczania swojego znaku towarowego (znaku firmowego, logo) na dostarczanych komponentach lub częściach zamiennych (zob. art. 5 lit. a i b rozporządzenia 461/2010 i § 15 pkt 5 rozporządzenia z 2010 r.). Przywołane regulacje, jak wskazano, dotyczą jedynie wymienionych w nich porozumień i w żaden sposób nie ograniczają praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych. Ustalanie odszkodowania z wykorzystaniem cen tych części nie narusza prokonkurencyjnego celu powyższych zakazów.

Zwiększenie konkurencji na rynku części zamiennych ma na celu także regulacja przewidziana w art. 106¹ ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. - Prawo własności przemysłowej (jedn. tekst: Dz. U. z 2003 r. Nr 119, poz. 1117 ze zm.), zgodnie z którym ochrona z tytułu prawa z rejestracji wzoru przemysłowego nie przysługuje wytworowi stanowiącemu część składową wytworu złożonego, używaną do naprawy tego wytworu w taki sposób, by przywrócić mu jego wygląd początkowy (ust. 1), a 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 składowanie takiego wytworu dla takich celów (ust. 2). Również i ta regulacja w żaden sposób nie ogranicza prawa poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody.

Rzecznik przyznał, że w orzecznictwie sądów powszechnych nie ma rozbieżności w wykładni art. 361 i 363 k.c., gdy uszkodzeniu uległ pojazd stosunkowo nowy (do 3 lat) i będący na gwarancji producenta; zasadą wówczas jest ustalenie wysokości szkody według cen części oryginalnych.

Sąd Najwyższy ubocznie zauważa, że w odniesieniu do pojazdów będących jeszcze na gwarancji producenta dozwolone są porozumienia wertykalne, zawierające klauzule nakładające na autoryzowane warsztaty wymóg, by w ramach napraw gwarancyjnych korzystały wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw są one dozwolone w świetle rozporządzenia 461/2010, które wskazuje w pkt 17 zd. 3 preambuły, że „ze względu na bezpośrednie, umowne zaangażowanie producentów pojazdów w naprawy gwarancyjne, bezpłatny serwis oraz prace związane z usuwaniem wad fabrycznych porozumienia zawierające zobowiązanie autoryzowanych warsztatów do korzystania wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw powinny zostać objęte wyłączeniem” (tzn. przewidzianym w rozporządzeniu wyłączeniem grupowym od zakazu porozumień ograniczających konkurencję, o którym mowa w art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej). Są one dozwolone także w świetle § 11 pkt 5 rozporządzenia z 2010 r. uznającego za dozwolone klauzule ograniczające konkurencję zawarte w porozumieniach wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, które nakładają na warsztat obowiązek stosowania do napraw gwarancyjnych, bezpłatnych usług serwisowych lub usług serwisowych dokonywanych w ramach kampanii serwisowych oryginalnych części zamiennych, dostarczanych przez dostawcę.

Upatrywana przez Rzecznika rozbieżność w orzecznictwie sądów powszechnych, pomijając rozstrzygniętą uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., dotyczy w rzeczywistości nie wykładni prawa, lecz jego stosowania. Rzecznik dla jej wykazania odwołał się do rozstrzygnięć sądów powszechnych, w których wiek pojazdów (8-letnich, 9-letnich i starszych) uzasadniał ustalenie wysokości szkody według cen części alternatywnych. W ocenie Rzecznika, gdy w takim pojeździe uszkodzeniu lub zniszczeniu uległa część oryginalna, zasadą powinno być ustalenie wysokości szkody także według cen

części oryginalnych, a to dlatego, że tylko wykorzystanie takich części zapewnia przywrócenie pojazdowi stanu poprzedniego pod wszystkimi istotnymi względami. Użycie części nieoryginalnych nie prowadzi do pełnej restytucji ze względu na generalnie niższą, a w każdym razie niepewną jakość takich części i związane z nimi ryzyka.

W orzecznictwie zgodnie przyjmuje się, że poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela kwoty odpowiadającej wszelkim celowym i ekonomicznie uzasadnionym wydatkom służącym do przywrócenia stanu poprzedniego, przy czym koszty te muszą być odnoszone do każdego indywidualnego przypadku. Inna jest bowiem sytuacja poszkodowanego, w którego pojeździe uległy uszkodzeniu lub zniszczeniu części oryginalne, które także w braku uszkodzenia wcześniej czy później i tak musiałyby zostać wymienione ze względu na naturalny proces zużywania (części o krótszym okresie przydatności niż sam pojazd, takie jak np. opony, akumulator, okładziny hamulców, zawieszenie przednie, amortyzatory, tłumik, niekiedy także pełne lakierowanie), a inna, gdy uszkodzeniu lub zniszczeniu uległy części oryginalne, których okres trwałości odpowiada żywotności samego pojazdu.

Zgodnie przyjmuje się również, że przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stanu technicznego, zdolności użytkowania, części składowych, trwałości, wyglądu estetycznego itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem.

Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca dla przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałoby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była częścią gorszą (pod istotnymi względami) od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość „restytucyjna” części zastępczej byłaby niepewna. Nie oznacza to jednak, że w razie uszkodzenia części pochodzącej bezpośrednio od producenta pojazdu, do naprawy albo obliczania kosztów naprawy mogą być wykorzystane tylko ceny takich części („części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta

pojazdu”). W ten sam sposób należy co do zasady ocenić wykorzystanie przy ustalaniu odszkodowania także innych części nowych, które są tej samej jakości, co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, oznaczone jego znakiem towarowym albo logo (rozprowadzone w opakowaniach w ten sposób oznaczonych) i dystrybuowane w ramach jego sieci dystrybucji

Takimi częściami są występujące w obrocie części wyprodukowane przez tego samego producenta części, który dostarcza producentowi pojazdu części do montażu pojazdów lub części zamienne. Są to części produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu, a więc części dokładnie tej samej jakości co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a różniące się tylko oznakowaniem. Stąd ich użycie należy co do zasady uznać za równoważne użyciu części oryginalnych. Dla wykazania przez ubezpieczyciela, że podstawą kalkulacji odszkodowania były ceny takich właśnie części wystarczające byłoby wskazanie, iż części pochodzą od producenta części dostarczającego te części producentowi pojazdu (jako komponenty i zamienniki), i że producent tych części zaświadczył, iż zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta danych pojazdów. Oczywiście, okoliczności te powinny być uprzednio przez ubezpieczyciela ustalone.

Wymagania te są dalej idące niż te, na które wskazuje definicja zamieszczona w § 2 pkt 21 rozporządzenia z 2010 r. (identycznie § 2 pkt 20 rozporządzenia z 2003 r.). Mimo, że jej znaczenie ogranicza się do samego rozporządzenia, warto wskazać, iż zgodnie z tym przepisem: „Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają: (...) oryginalne części zamienne - części zamienne tej samej jakości co komponenty stosowane do montażu pojazdu samochodowego, produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta tych pojazdów do produkcji komponentów lub części zamiennych danego pojazdu samochodowego, w tym części zamienne produkowane na tej samej linii produkcyjnej co komponenty danego pojazdu samochodowego; przyjmuje się, że części zamienne są oryginalne, jeżeli producent tych części zaświadczy, że zostały one wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi

ustalonymi przez producenta danych pojazdów i są one tej samej jakości co części stosowane do montażu tych pojazdów”. W literalnym ujęciu, do przyjęcia, że część jest oryginalna w rozumieniu § 2 pkt 21 rozporządzenia z 2010 r., wystarczy zaświadczenie producenta, przy czym przepis nie zastrzega wyraźnie, iż musi to być producent części dostarczanych producentowi pojazdu (niewykluczone, że to jednak zakłada). Przepis ten, wzorowany na § 2 pkt 20 rozporządzenia z 2003 r., był zainspirowany art. 1 ust. lit. t rozporządzenia 1400/2002, który również istotną wagę przywiązywał do zaświadczenia producenta części. W związku z tym warto nadmienić, że koncepcja ta nie została przejęta do rozporządzenia 461/2010. To ostatnie, obecnie obowiązujące rozporządzenie nie zawiera już analogicznej definicji części oryginalnych (mimo to definicja ta została utrzymana w rozporządzeniu z 2010 r.), ani nie wiąże żadnych domniemań co do jakości części z zaświadczeniem producenta części, poprzestając na wskazaniu w pkt 17 preambuły, że zawarte w rozporządzeniu regulacje nie ograniczają „możliwości producentów pojazdów w zakresie wymagania od autoryzowanych warsztatów działających w ich systemie dystrybucji stosowania wyłącznie takich części zamiennych, które pod względem jakości odpowiadają komponentom stosowanym w montażu danego pojazdu silnikowego”. Mimo to zaświadczenie o równoważnej jakości części można uznać za wystarczające dla wykorzystania cen tych części jako podstawy ustalenia wysokości odszkodowania, jednakże tylko pod warunkiem, że zaświadczenie takie pochodzi od producenta części oryginalnych dostarczanych producentowi pojazdu (tylko w takim przypadku zaświadczenie to można uznać za wystarczająco wiarygodne).

Oczywiste jest, że powyższa reguła dotycząca zasadności wykorzystania przy ustalaniu wysokości odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym nie jest miarodajna w każdym przypadku. W niektórych przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest - obok jakości części - samo pochodzenie części od producenta pojazdu (a więc w praktyce opatrzenie go znakiem towarowym lub logo producenta pojazdu). Odnosi się to w szczególności do wspomnianych pojazdów będących jeszcze na gwarancji producenta, który wymaga od autoryzowanych warsztatów, by w ramach napraw gwarancyjnych

korzystały wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw.

Także szczególny interes poszkodowanego może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Biorąc rzecz przykładowo, gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych (tzn. „pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu”), a kontynuacja takiej „historii” pojazdu może wpłynąć na jego wartość handlową, czy też gdy poszkodowany potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych przez to, że jej faktycznie dokona (przedstawi rachunki).

Z drugiej strony, gdy użytkowane w Polsce pojazdy są w znacznym odsetku modelami przestarzałymi, nie można wykluczyć sytuacji, w których uzasadniona będzie rezygnacja z ograniczenia możliwości przyjmowania do podstawy ustalania odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym i dopuszczenie wykorzystania cen części zamiennych „o porównywalnej jakości” w rozumieniu § 2 pkt 21 rozporządzenia z 2010 r. - a więc części zamiennych, „których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych”. W szczególności, gdy przyjęcie za punkt odniesienia cen części „o porównywalnej jakości” (objętych gwarancją producenta części) będzie bliższe zasadzie pełnej restytucji niż uwzględnienie cen części równoważnych oryginalnym (tzn. koszty tych ostatnich nie byłyby celowe i ekonomicznie uzasadnione). Będzie to dotyczyć sytuacji, w której część nowa „o porównywalnej jakości”, objęta gwarancją producenta części, jest pewniejsza i bardziej użyteczna niż część oryginalna, która już przed uszkodzeniem była wyeksploatowana do tego stopnia, że nie może konkurować (pod względem użyteczności i ryzyk) nawet z częściami nowymi „o porównywalnej jakości”. W takich przypadkach generalnie uzasadnione jest uwzględnienie możliwości wykorzystania do naprawy części nowych „o porównywalnej jakości”. Podobnie w wypadku części o prostej konstrukcji, których „zdatność” do pełnej restytucji jest możliwa do oceny bez skomplikowanych badań. Także te części mogą być zastąpione częściami „o porównywalnej jakości”. Jednakże nawet

w omawianych przypadkach należy oceniać – stosownie do poczynionych uprzednio wskazań - czy poszkodowany nie ma szczególnego interesu w wykorzystaniu części oryginalnych, pochodzących od producenta pojazdu.

Przytoczone przez Rzecznika wątpliwości wskazują, że w rzeczywistości dotyczą one stosowania prawa. Rozmaitość okoliczności faktycznych dotyczących naprawy uszkodzonego pojazdu, jego stanu sprzed i po wypadku, rodzaju napraw i użytych części oraz następstw w sferze usprawiedliwionych interesów majątkowych poszkodowanego, uniemożliwia ich rozstrzygnięcie bez uprzedniego konstruowania kolejnych wariantów stanu faktycznego.

W tej sytuacji Sąd Najwyższy na podstawie art. 61 § 1 ustawy o Sądzie Najwyższym postanowił jak w sentencji, uznając, że nie zostały spełnione warunki umożliwiające podjęcie uchwały.