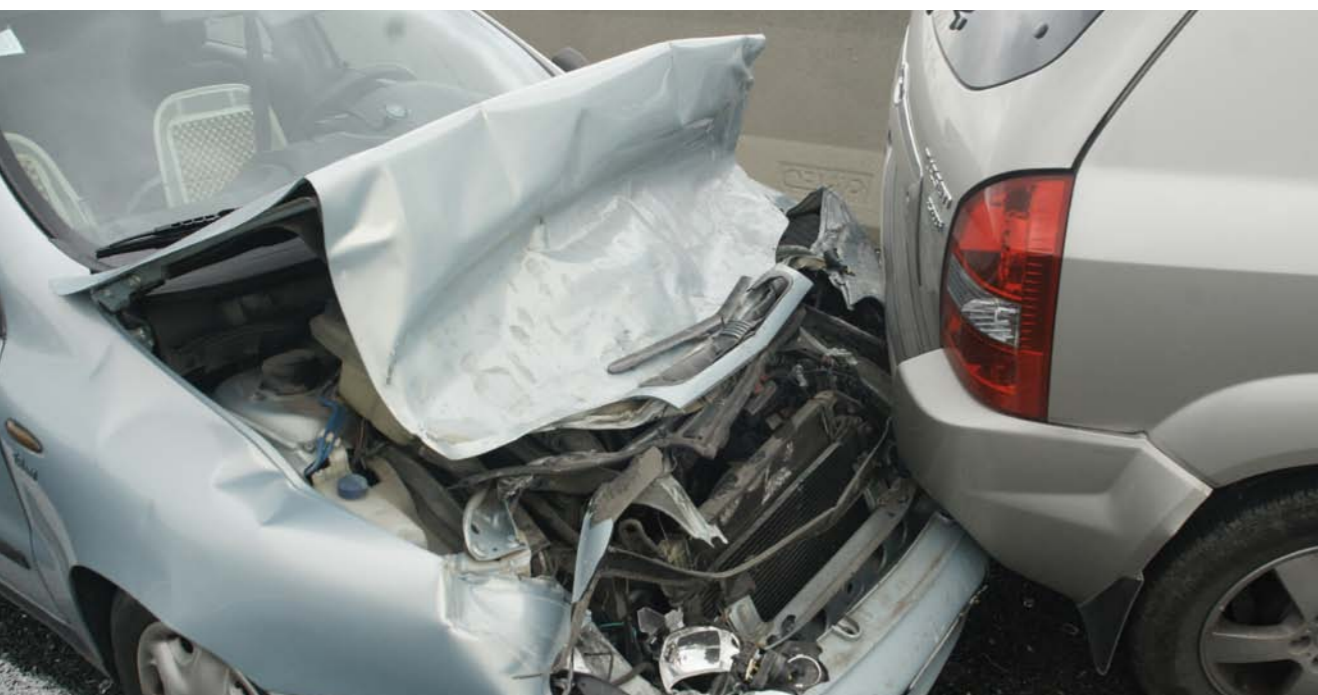


Niepełne odszkodowania



PIOTR PROTASIUK

PRAWNIK
OMEGA KANCELARIE PRAWNE

UBEZPIECZONY KIEROWCA POJAZDU UCZESTNICZĄCEGO W KOLIZJI DROGOWEJ MA ZAZWYCZAJ NADZIEJĘ, ŻE ZAISTNIAŁE SZKODY ZOSTANĄ W PEŁNI I STOSUNKOWO SZYBKO NAPRAWIONE, A WSZELKIE KOSZTY POKRYJE UBEZPIECZYCIEL

Podobne oczekiwania mógłby mieć właściciel warsztatu dokonującego powypadkowej naprawy. W praktyce okazuje się jednak, że od momentu wypadku do pełnej rekompensaty poniesionych strat jest jeszcze daleka i wyboista droga. Perspektywa szybkiej naprawy lub uzyskania pełnego odszkodowania tylko złudnie może napawać optymizmem.

Jednym z problemów, przed którymi stają poszkodowani w tzw. zdarzeniach komunikacyjnych, jest problem tzw. amortyzacji części zamiennych, określanej też niekiedy mianem „merkan-

tylne ubytku wartości”. W przekładzie na język powszechnie zrozumiały oznacza to, iż podczas likwidacji tego rodzaju szkód zakłady ubezpieczeń z reguły nie uwzględniają w ramach wypłacanego odszkodowania cen nowych i oryginalnych części zamiennych potrzebnych do naprawy uszkodzonego auta pogwarancyjnego. Są bowiem zdania, że jeżeli w samochodzie kilku- lub kilkunastoletnim montowane są nowe części zamienne, jego wartość użytkowa po wypadku rośnie. Dlatego też pomniejszając wypłacane odszkodowania o różnicę między

wartością części nowych potrzebnych do naprawy a wartością wynikającą ze stopnia ich zużycia.

Trudny dylemat

Takie powszechne praktyki nie znajdują, bynajmniej, poparcia w orzecznictwie Sądu Najwyższego, który wielokrotnie podkreślał, że zakład ubezpieczeń jest zobowiązany do zwrotu wszelkich celowych kosztów naprawy. Co to konkretnie oznacza? Zazwyczaj sytuacja przedstawia się następująco: właściciel uszkodzonego w kolizji kilkuletniego pojazdu

ustala zakres i koszt jego naprawy w odpowiednim warsztacie. Tam okazuje się, że łączny koszt wyniesie, powiedzmy, 5 tysięcy złotych, na co składa się robocizna związana z montażem i lakierowaniem, a także zakup nowych, oryginalnych części do zamontowania na miejsce trwale uszkodzonych oraz niezbędnych materiałów lakierniczych. Niestety, ubezpieczyciel zapoznawszy się z tym kosztorysem, stwierdza, że użycie podczas naprawy zupełnie nowych części podwyższyłoby wartość rynkową auta, a odszkodowanie nie może prowadzić do takiego wzbogacenia jego właściciela.

Poszkodowany staje wówczas przed trudnym dylematem. Zaproponowana przez ubezpieczyciela kwota odszkodowania, powiedzmy, 3 tys. złotych wystarczy jedynie na zakup używanych części o niepotwierdzonej jakości. Nie jest to propozycja korzystna również dla warsztatu, gdyż wiąże się z nią ryzyko nieprzyjemnych i trudnych do rozstrzygnięcia reklamacji. Możliwe są jednak dwa alternatywne wyjścia: zaakceptować mimo wszystko warunki ubezpieczyciela albo zapłacić za pełnowartościową naprawę i dochodzić swoich słusznych roszczeń w pełnej wysokości na drodze sądowej. Żadne z nich nie wydaje się rozwiązaniem komfortowym.

Większość właścicieli samochodów wybiera w takiej sytuacji wariant pierwszy, bo choć mniej korzystny, nie zmusza do aktywnego działania i ponoszenia nawet doraźnych wydatków. Są jednak i tacy, którzy nie godzą się na nieuczciwe i niesprawiedliwe warunki, a będąc przekonani o słuszności swojej racji – decydują się na sądowy proces.

Z czym do sądu?

Wnosząc pozew, należy przedłożyć wszystkie dokumenty przedstawione wcześniej ubezpieczycielowi wraz ze zgłoszeniem szkody, a więc dowód rejestracyjny pojazdu, prawo jazdy, oświadczenie o trzeźwości, notatkę urzędową sporządzoną przez policję na miejscu zdarzenia lub oświadczenie sprawcy o spowodowaniu kolizji, polisę. Najistotniejsze jest odpowiednie uzasadnienie i udokumentowanie zgłaszanych roszczeń. Podstawowe znaczenie w tym zakresie mają faktury lub

rachunki dokumentujące faktycznie poniesione koszty. Warto dołączyć ponadto szczegółowe fotografie oraz opinię niezależnego eksperta.

Nie należy zwlekać ani z wystąpieniem do ubezpieczyciela o odszkodowanie, ani ze skierowaniem sprawy do sądu, gdy zakład ubezpieczeń odmówi wypłaty odszkodowania bądź należną kwotę zaniży. Termin przedawnienia podobnych roszczeń wynosi 3 lata od momentu zaistnienia kolizji, ale upływ czasu może znacząco utrudniać udowodnienie wysokości poniesionej szkody, zwłaszcza gdy oględziny odbędą się po kilku tygodniach, miesiącach lub latach.

Według obowiązującego prawa

Zgodnie z przepisem art. 361 kodeksu cywilnego, zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W sytuacji, gdy uszkodzony zostaje pojazd, a poszkodowany podejmuje uzasadnioną decyzję o jego naprawie, tj. gdy przewidywany koszt naprawy nie przekracza wartości pojazdu sprzed szkody, czyli uszkodzenia pojazdu nie mają charakteru tzw. szkody całkowitej, zakład ubezpieczeń jest zobowiązany do zwrotu wszelkich celowych kosztów naprawy. Potrącenie tzw. amortyzacji nie znajduje oparcia w przepisach powszechnie obowiązującego prawa.

Poszkodowany ma prawo dokonać naprawy pojazdu w wybranym przez siebie warsztacie usługowym oraz przy użyciu nowych części zamiennych, pod warunkiem, iż jego pojazd nie zyska na wartości w związku z wymianą uszkodzonych części na nowe. Trudno bowiem automatycznie przyjąć, że naprawa pojazdu z zastosowaniem nowych części doprowadza do wzrostu jego wartości. Powszechnie wiadomo, że ceny pojazdów powyypadkowych na rynku wtórnym są o wiele niższe niż ceny aut bezwypadkowych. Zakład ubezpieczeń nie może się również powoływać na to, iż wymiana części na nowe może następować wyłącznie w odniesieniu do pojazdów nie starszych niż 3 lata lub też objętych gwarancją producenta, gdyż nie ma ku temu żadnych podstaw prawnych. Zakład ubezpieczeń jest zobowiązany do pokrycia wszelkich kosztów

naprawy, w tym kosztów zakupu nowych części zamiennych.

Według Sądu Najwyższego

Już we wczesnych latach 80. Sąd Najwyższy wyrażał stanowisko, iż „przywrócenie rzeczy uszkodzonej do stanu poprzedniego polega na doprowadzeniu jej do stanu używalności w takim zakresie, jaki istniał przed wyrządzeniem szkody. Jeżeli do osiągnięcia tego celu konieczne jest użycie nowych elementów, to poniesione na nie wydatki wchodzą w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. W konsekwencji powyższe wydatki obciążają osobę odpowiedzialną za szkodę” (wyrok SN z dnia 5 listopada 1980 r. (sygn. III CRN 223/80).

Występujące w praktyce wątpliwości interpretacyjne dotyczące amortyzacji były ponadto przedmiotem wniosku Rzecznika Ubezpieczonych, który w sierpniu 2005 r. zwrócił się do Sądu Najwyższego z pytaniem prawnym: Czy zakład ubezpieczeń, wypłacając odszkodowanie z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, może pomniejszyć to odszkodowanie o różnicę pomiędzy wartością nowych części potrzebnych do jego naprawy a wartością wynikającą ze stopnia ich zużycia. W uzasadnieniu postanowienia z dnia 24 lutego 2006 r. (sygn. III CZP 91/05) Sąd Najwyższy wskazał, iż „w pewnych przypadkach może dojść do kolizji zasady wykluczającej wzbogacenie się poszkodowanego wskutek naprawienia szkody z zasadą pełnego odszkodowania. Ta druga byłaby naruszona, gdyby kompensowanie korzyści i strat pogarszało sytuację poszkodowanego. Mogłoby to nastąpić w razie uwzględnienia amortyzacji części uszkodzonych, gdyby pojazd po naprawie mimo zastosowania części nowych nie zwiększył wartości handlowej ani użytkowej”.

Niestety, trudno oczekiwać, aby zakłady ubezpieczeń dobrowolnie zrezygnowały z pomniejszania odszkodowania o amortyzację. W tej sytuacji najbardziej zasadna jest droga sądowa, która wykaże, jak sprawa wyglądała naprawdę i otworzy poszkodowanemu drogę do uzyskania pełnej rekompensaty. ■