



Stanowisko w sprawie

prawnych aspektów dopuszczalności zastosowania cen części alternatywnych przy ustalaniu wysokości odszkodowania za szkodę komunikacyjną z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych

W dniu 13 listopada br. na stronie internetowej Rzecznika Ubezpieczonych opublikowane zastały Raporty poświęcone problematyce całkowitej oraz częściowej odmowy wypłaty odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Sporządzone one zostały na podstawie skarg kierowanych przez poszkodowanych lub ich pełnomocników do Rzecznika Ubezpieczonych w pierwszych trzech kwartałach bieżącego roku. W obszarze skarg dotyczących częściowej odmowy wypłaty odszkodowania istotnym problemem, który został dostrzeżony przez Rzecznika Ubezpieczonych jest ustalanie przez zakład ubezpieczeń wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych wbrew zgodzie poszkodowanego oraz w sytuacji, gdy uszkodzony pojazd mechaniczny posiadał części oryginalne pochodzące od producenta. Ta forma zaniżenia odszkodowania zasadniczo występuje w dwóch postaciach albo poprzez przyjęcie cen tych części w kalkulacji naprawy (gdy szkoda likwidowana jest metodą kosztorysową) lub poprzez nieuprawnioną weryfikację, przedstawionych przez poszkodowanego faktur lub rachunków z naprawy, podczas której zostały zastosowane części oryginalne pochodzące od producenta.

Istniejące rozbieżności w ocenie dopuszczalności stosowania przez ubezpieczycieli wyżej wskazanej praktyki powodują konieczność przedstawienia podstaw prawnych do ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych.

Celem niniejszego opracowania będzie nie tylko przedstawienie podstaw prawnych dopuszczalności zastosowania cen części alternatywnych przy ustalaniu wysokości odszkodowania za szkodę komunikacyjną z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów, ale również ocena przykładowych

stanowisk zakładów ubezpieczeń, które uzasadniać mają stosowanie cen w sytuacji, gdy naprawie lub wymianie podlegają oryginalne części zamienne pochodzące od producenta pojazdu a poszkodowany nie wyraził zgody na zastosowanie cen części alternatywnych. Przed pełną prezentacją podstaw prawnych do zastosowania cen części alternatywnych przy ustaleniu wysokości odszkodowania za szkodę komunikacyjną z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych należy przedstawić podstawy prawne i faktyczne, na które wskazują ubezpieczyciele dla uzasadnienia ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych.

Przedstawione poniżej stanowisko, zawierać będzie argumenty od dawna już z prezentowane przez Rzecznika Ubezpieczonych m.in., w wystąpieniach kierowanych do zakładów ubezpieczeń, Komisji Nadzoru Finansowego oraz Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, jak również w kontaktach ze środkami masowego przekazu. Jednakże, w związku ze stałą ewolucją poglądów zakładów ubezpieczeń co do podstaw prawnych zastosowania części alternatywnych niezależnie od istotnych okoliczności faktycznych¹ istnieje konieczność rozszerzenia dotychczasowego stanowiska Rzecznika Ubezpieczonych w tym zakresie.

Przed pełną prezentacją stanowiska Rzecznika Ubezpieczonych w zakresie prawnej dopuszczalności stosowania części alternatywnych w toku likwidacji szkody z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych należy przedstawić podstawy prawne i faktyczne, na które wskazują zakłady ubezpieczeń dla uzasadnienia swojego jednostronnego ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych.

W pierwszej kolejności jako podstawę prawną przywołuje się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 roku w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu stosowania porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. z 2003 r., Nr 38, poz. 329 z późn. zm.). Podkreślane jest przy tym dodatkowo, że ten akt wykonawczy, jako źródło powszechnie obowiązującego prawa, nie zawiera w swojej treści żadnych ograniczeń przedmiotowych oraz podmiotowych w jego stosowaniu i w połączeniu z przepisami kodeksu cywilnego wyznaczają właściwy zakres odpowiedzialności cywilnoprawnej zakładu ubezpieczeń za sprawcę szkody komunikacyjnej na mocy zawartej z nim umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Można spotkać się także z bezpośrednim

¹ Brak zgody poszkodowanego na ich zastosowanie oraz fakt, iż uszkodzony pojazd mechaniczny posiadał części oryginalne pochodzące od producenta.

przywoływanie rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 1400/2002 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U.U.E.L. Nr 203, 01/08/2002, s. 0030-0041).

Zakłady ubezpieczeń uzasadniają swoje stanowisko w tym zakresie również interpretacją art. 361 i art. 363 k.c. opartą na „swoistym” rozumieniu zobowiązania 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 na lokalnym rynku. Skoro wysokość odszkodowania powinna obejmować niezbędne i ekonomicznie uzasadnione wydatki, to oznacza, że naprawa powinna zostać dokonana w sposób racjonalny tzn., z najmniejszym nakładem sił i kosztów. Argumentem mającym również przemawiać za dopuszczeniem stosowania cen części alternatywnych przy ustaleniu sumy odszkodowania w oderwaniu od zgody poszkodowanego i faktu posiadania przez uszkodzony pojazd mechaniczny części oryginalnych ma być także fakt, iż uszkodzony pojazd nie posiada już gwarancji jego producenta. Można spotkać się także z argumentacją, że przyjęcie cen części oryginalnych przy ustaleniu wysokości odszkodowania stanowiłoby naruszenie treści art. 357 k.c.² oraz wykaczałoby poza dyspozycję przepisu art. 824¹ §1 k.c.³

Ponadto, uzasadnieniem dla usankcjonowania praktyki jednostronnego ustalenia przez ubezpieczyciela odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych, niezależnie od jakichkolwiek okoliczności faktycznych, ma być twierdzenie, że poszkodowany (wierzyciel) powinien współdziałać przy wykonaniu zobowiązania przez dłużnika (zakładu ubezpieczeń) zgodnie z treścią zobowiązania, w sposób odpowiadający jego celowi społeczno-gospodarczemu oraz zasadom współżycia społecznego, a ponadto ustalonym w tym zakresie zwyczajom (art. 354 k.c.). Poszkodowany nie może zatem domagać się odszkodowania opartego w oparciu o ceny części oryginalnych pochodzących od producenta, gdyż stanowiłoby to dla zobowiązanego nadmierne trudności i koszty.

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych wyżej wskazane rozporządzenie nie ma zastosowania w przypadku ustalania wysokości odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, gdyż są to przepisy, które nie

² „Art. 357. Jeżeli dłużnik jest zobowiązany do świadczenia rzeczy oznaczonych tylko co do gatunku, a jakość rzeczy nie jest oznaczona przez właściwe przepisy lub przez czynność prawną ani nie wynika z okoliczności, dłużnik powinien świadczyć rzeczy średniej jakości”.

³ „Art. 824¹. O ile nie umówiono się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody”.

dotyczą odpowiedzialności cywilnej ani rozliczeń z tytułu umowy ubezpieczenia. Za powyższym stanowiskiem Rzecznika Ubezpieczonych przemawiają nie tylko argumenty o charakterze normatywnym, w tym prawotwórczym, ale również zasady, reguły oraz metody wykładni obowiązujące w polskim systemie prawa.

Zarówno wykładania historyczna przepisów Działu II, Rozdziału 1 pn. „Zakaz porozumień ograniczających konkurencję”, ustawy z dnia 15 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2001 r., Nr 122, poz. 1319 z póź. zm.), jak również przyjęte konstytucyjne zasady tworzenia prawa przemawiają za stanowiskiem, że rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 roku w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu stosowania porozumień ograniczających konkurencję, nie może stanowić samodzielnej, jak również uzupełniającej podstawy prawnej do ustalania świadczenia odszkodowawczego w oparciu o ceny części alternatywnych za szkodę komunikacyjną z tytułu OC sprawy.

W pierwszej kolejności, należy wyraźnie wskazać, iż mamy do czynienia z rozporządzeniem tj., z aktem wydawanym na podstawie szczegółowej delegacji ustawowej. Trybunał Konstytucyjny wielokrotnie w swoich orzeczeniach przypominał o konstytucyjnych zasadach wydawania rozporządzeń. W wyroku z dnia 11 grudnia 2000 roku w sprawie sygn. akt U 2/00 Trybunał Konstytucyjny wskazał, że *„Rozporządzenie jest aktem wydawanym na podstawie szczegółowego upoważnienia ustawowego. Upoważnienie do wydania rozporządzenia musi zawsze być wyraźne i nie może opierać się na domniemaniu. Rozporządzenie musi mieścić się w granicach upoważnienia ustawowego. Zakres upoważnienia (a co za tym idzie zakres podmiotowy i przedmiotowy rozporządzenia) jest ustalany w drodze wykładni językowej i nie może być rozszerzany w drodze wykładni funkcjonalnej. Brak stanowiska ustawodawcy musi być interpretowany jako nieudzielenie kompetencji normodawczej (upoważnienia do uregulowania określonej układu stosunków społecznych).* Posiłkując się więc powyższym stanowiskiem Trybunału Konstytucyjnego, którego moc orzeczeń trudno kontestować, należy wywieść wnioski o następującej treści:

Po pierwsze, w ustawie z 23 dnia 1964 roku – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93, z póź. zm.) i w ustawie z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Gwarancyjnych (Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1152), na gruncie regulacji dotyczących zasad i zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczycieli za szkody komunikacyjne, brak jest jakiegokolwiek normy delegacyjnej dopuszczającej odpowiednie stosowanie przepisów

wyżej wskazanego rozporządzenia do naprawienia szkody z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Po drugie, analiza wyżej przywołanych aktów prawnych nie wykazuje faktu istnienia w ich obrębie upoważnienia ustawodawcy do wydania przez określony podmiot aktu wykonawczego, który szczegółowo określać będzie dopuszczalność, warunki i zasady stosowania części alternatywnych przy ustalaniu sumy odszkodowania z tytułu OC.

Wreszcie, treścią semantyczną upoważnienia w art. 7 ustawy z dnia 20 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005 r., Nr 244, poz. 2080) jest określenie warunków, jakie muszą być spełnione, żeby określone porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych nie zostały uznane za praktykę antykonkurencyjną w rozumieniu art. 5 tejże ustawy.

Trybunał Konstytucyjny w wyżej przywołanym wyroku, jak również w orzeczeniu z dnia 14 października 2002 roku w sprawie sygn. akt U 4/01 wyraźnie wskazał, że *„Rozporządzenie musi służyć realizacji celu ustawy, która jest podstawą wydania tego aktu wykonawczego. Rozporządzenie ma zatem konkretyzować regulację ustawową i nie może regulować zagadnień pominiętych przez ustawodawcę. Nie może także wkraczać w materie regulowane przez inne ustawy.*

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 roku w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję wydane zostało na podstawie art. 7 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów⁴. Przepisy działu II, rozdziału I tejże ustawy ustanawiają zakaz stosowania przez przedsiębiorców praktyk ograniczających konkurencję w ujęciu horyzontalnym lub wertykalnym m.in. ustanawiają zakaz ustanawiania karteli i ich różnych form oraz innych porozumień, które naruszają konkurencję. W żaden sposób nie odnoszą się natomiast do problematyki zasad i zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń za szkody komunikacyjne z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zasady poprawnej legislacji spowodowały, iż Radzie Ministrów, na mocy art. 7 wyżej przywołanej ustawy, zostało przyznane ustawowe upoważnienie do uregulowania w drodze rozporządzenia warunków, jakie muszą być spełnione, aby porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych (a nie w

⁴ Ustawa z dnia 20 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów została uchylona ustawą z dnia 16 lutego 2007 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2007 roku, Nr 171, poz. 1206), jednakże na podstawie art. 135 ust. 2 rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję zachowuje moc aż do wygaśnięcia tj. do 31 maja 2010 roku.

sektorze działalności ubezpieczeniowej dotyczącej realizacji m.in., zobowiązań za szkodę komunikacyjną z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych) nie zostały uznane za porozumienia, które naruszają konkurencję. Z treści Działu II ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, jak również wydanego na podstawie art. 7 tejże ustawy rozporządzenia w żaden sposób nie można więc wyprowadzić wniosku, iż przedmiotowe akty prawne regulują zasady i zakres odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń za szkodę komunikacyjną z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Brak jest również jakichkolwiek argumentów które mogłyby postawić znak równości pomiędzy dopuszczalnością zawierania porozumień wertykalnych pomiędzy przedsiębiorcami co wprowadzenia do obrotu handlowego części nie pochodzących od producentów z zakresem obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela z tytułu OC.

Zakres obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela za szkody komunikacyjne z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyznaczony jest przez przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1152). Zgodnie z art. 13 ust. 2 tejże ustawy w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie. Podobnie, zgodnie z art. 36 ust. 1 tejże ustawy odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Przepisy te, w celu ustalenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela względem poszkodowanego, odsyłają zatem do regulacji Kodeksu cywilnego dotyczących odpowiedzialności za szkodę powstałą w związku z ruchem mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 436 w zw. z art. 435 k.c.) oraz do ogólnych reguł naprawienia szkody (do art. 361, art. 363 k.c.) Dodatkowo, w przypadku obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, normy wyżej przywołane mają charakter przepisów bezwzględnie obowiązujących (*ius cogens*), które nie mogą być uchylone wolą stron umowy OC, a tym bardziej zakres odpowiedzialności nie może być jednostronnie ustalany w oderwaniu od wyżej wskazanych przepisów.

Gdyby ustawodawca uznał, że podstawą prawną do ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych z tytułu OC jest rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 roku w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję to dałby temu normatywny wyraz. W obowiązującym stanie prawnym z takim zdarzeniem normatywnym (prawotwórczym) nie mamy jednak do czynienia. Stanowisko zakładów ubezpieczeń o dopuszczalności stosowania cen części alternatywnych wbrew zgodzie poszkodowanego i w sytuacji, gdy uszkodzony pojazd posiadała części oryginalne, którego walidacją (podstawą prawną) jest wyżej wskazane rozporządzenie należy uznać jako działanie oparte na nieistniejącej podstawie prawnej.

Od strony normatywnej za niedopuszczalnością stosowania niniejszego rozporządzenia przemawia również następujący argument o charakterze fundamentalnym. Roszczenie o naprawienie szkody cywilnoprawnej wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu mechanicznego jest na gruncie prawa prywatnego kwalifikowane jako normatywna postać prawa podmiotowego o charakterze majątkowym, które przynależy jest w określonych sytuacjach podmiotom prawa cywilnego. Na gruncie ustawy zasadniczej jest sferą praw chronioną konstytucyjnie i ich ograniczenie jest dopuszczalne tylko w drodze aktu rangi ustawowej. Istnieje więc wyraźny zakaz subdelegacji tych ograniczeń na inne organy i w drodze aktów prawnych rangi podustawowej (por. uzasadnienie do wyroku Trybunał Konstytucyjnego z dnia 11 maja 1999 roku, sygn. akt P 9/98). Gdyby ustawodawca zdecydował się więc unormować w rozporządzeniu prawną dopuszczalność stosowania cen części alternatywnych przy ustalaniu wysokości odszkodowania (co trudno sobie wyobrazić z uwagi na złożenie racjonalności ustawodawcy, zakres podmiotowy i przedmiotowy tego aktu wykonawczego, a także wyżej wskazane orzeczenia TK oraz konstytucyjne zasady poprawnej legislacji) to działanie to spotkałoby się z zarzutem niekonstytucyjności oraz odpowiednią reakcją ze strony Trybunału Konstytucyjnego. Konkludując, wysokość odszkodowania powinna ustalona w oparciu o właściwą wykładnię przepisów art. 361 §2 i art. 363 k.c.

Należy również wykluczyć dopuszczalność stosowania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 roku w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję w drodze przyjętych w polskim systemie prawa reguł i metod jego wykładni w procesie stosowania prawa.

Gdyby uznać, że warunki wskazane wyżej wskazanym rozporządzeniu, które muszą być spełnione aby porozumienie wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych było

wyłączone spod zakazu ograniczającego konkurencję, stanowiły jednocześnie uprawnienie dla ubezpieczyciela do ustalania w oparciu o treść tego aktu normatywnego wysokość odszkodowania, zaś art. 361 i art. 363 k.c. stanowią nakaz ustalania odszkodowania na zasadach wskazanych w tych przepisach (a tym samym zakazują stosowania norm wskazanego rozporządzenia) to teoretycznie mamy do czynienia z kolizją norm prawnych. W związku z powyższym dla rozstrzygnięcia, które przepisy winny mieć zastosowanie należałoby sięgnąć po przyjęte w polskim systemie prawa reguły kolizyjne⁵. W pierwszej kolejności dla rozstrzygnięcia tej domniemanej kolizji powinniśmy sięgnąć po zasadę *lex superior derogat legi inferiori* (z łac. akt prawny wyższej rangi uchyla akt prawny niższej rangi). Ta reguła (zasada prawna) przejawia się w tym, że norma prawna o wyższej mocy uchyla normę o niższej mocy np., norma wyrażona w ustawie uchyla sprzeczną z nią normę wyrażoną w rozporządzeniu. Jeżeli więc norma zawarta w rozporządzeniu jest sprzeczna z normą zawartą w ustawie, należy zastosować normę zawartą w ustawie. Stosując tę regułę do wyżej wskazanej kolizji, prymat w stosowaniu należałoby przyznać przepisom Kodeksu cywilnego. Również reguła kolizyjna typu porządkującego *lex posterior derogat legi priori* nie będzie miała w ogóle zastosowania. Z tożsamyh względów do uzasadnienia stosowania przedmiotowego rozporządzenia nie będzie miała zastosowanie reguła kolizyjna porządku merytorycznej treści – *lex specialis derogat legi generali* (przepis szczególny uchyla przepis ogólny.)

Również za niedopuszczalne należy uznać stosowanie powyższego rozporządzenia w drodze wnioskowania przez analogię (z ustawy lub prawa), gdyż zasady i zakres odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela za szkodę komunikacyjną z OC sprawy są wyraźnie określone przez przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych i Kodeks cywilny.

Reasumując, Dział II rozdział I ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów oraz wydane na podstawie art. 7 tejże ustawy rozporządzenie to zupełnie odrębne systemowo regulacje, których celem jest przeciwdziałanie praktykom ograniczającym konkurencję na rynku. Jak wcześniej zostało wskazane, żaden przepis prawa regulujący zakres odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych nie upoważnia zakładu ubezpieczeń do jednostronnego wyboru cen części zamiennych dla ustalenia wysokości odszkodowania.

⁵ W doktrynie państwa i prawa w przypadku kolizji norm prawnych wyróżnia się reguły kolizyjne typu: typu hierarchicznego (*lex superior derogat legi inferiori*), typu porządkującego (*lex posterior derogat legi priori*), lub też porządku merytorycznej treści (*lex specialis derogat legi generali*, przy czym *lex posterior generalis non derogat legi priori specialis*).

Zaś kodeks cywilny i ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie wskazuje powołanego rozporządzenia jako regulacji mającej zastosowanie do ustalania zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela. W tym miejscu, należy dodatkowo podkreślić, iż zgodnie z art. 363 k.c. oraz ukształtowaną linią orzecznictwa Sądu Najwyższego wybór naprawienia szkody w oparciu o części oryginalne lub też alternatywne należy do poszkodowanego. Poszkodowany podejmuje w tym przedmiocie autonomiczną decyzję (wyrok z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, niepubl.), której ubezpieczyciel nie może nakazać lub zakazać, ponieważ jego świadczenie ogranicza się do wypłacenia odszkodowania ustalonego zgodnie z zasadą pełnego (uchwała z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSP 2002, nr 7-8, poz. 103). W fazie likwidacji szkody ubezpieczyciel może zwracać uwagę na konsekwencje wyboru wykraczającego np. poza obowiązek odszkodowawczy, lub mając odpowiednie rozeznanie - sugerować źródła zaopatrzenia oceniane przez siebie jako korzystne co do jakości towarów i cen. Jednakże, w sytuacji braku zgody pokrzywdzonego do zastosowania części alternatywnych, „sugerowanie źródeł zaopatrzenia ocenianych jako korzystne przez ubezpieczyciela” nie stwarza automatycznego uprawnienia do przyjmowania w rozliczeniu szkody cen części alternatywnych, gdy przedmiotem naprawy lub wymiany są części oryginalne pochodzące od producenta pojazdu.

Jak na wstępie zostało wskazane, niekiedy zakłady ubezpieczeń dla uzasadnienia ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych powołują się na bezpośrednie stosowanie Rozporządzenia KE (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym. W mojej ocenie brak jest jednak argumentów do powoływania się na bezpośrednie stosowanie tego wspólnotowego aktu prawnego jako podstawy prawnej do zastosowania cen części alternatywnych.

Zgodnie z art. 249 TWE rozporządzenie Komisji Europejskiej jest aktem prawnym o charakterze ogólnym, obowiązującym w każdej swej części, w sposób bezpośredni i we wszystkich państwach członkowskich. Nie ulega zatem wątpliwości, że przedmiotowy akt prawny Komisji Europejskiej z dniem wejścia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej wszedł do wewnętrznego porządku prawnego i ma bezpośrednie zastosowanie. Jednakże wyżej wskazane rozporządzenie w żaden sposób nie reguluje zasad i zakresu odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń za szkody komunikacyjne z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w państwach członkowskich UE. Jak wyraźnie wynika z treści preambuły celem tego rozporządzenia jest określenie kategorii porozumień wertykalnych w sektorze

motoryzacyjnym, które mogą być taktowane jako działania przedsiębiorców pozostające w zgodności z zakazem zawierania porozumień naruszających konkurencję, o którym mowa w art. 81 ust. 1 TWE. Tak więc już z samej istoty tego aktu prawnego, jego zakresu podmiotowego i przedmiotowego wykluczona jest możliwość bezpośredniego powoływania się na treść tego rozporządzenia jako podstawy prawnej do ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych z tytułu OC sprawcy.

Nie można również wyprowadzić tej podstawy prawnej z obowiązującej zasady pierwszeństwa prawa wspólnotowego. Zasada ta, ukształtowana przez orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości⁶, przejawia się w tym, że jeżeli przy stosowaniu przez sądy i organy administracji publicznej państwa członkowskiego jego prawa krajowego dojdzie do kolizji z normami prawa wspólnotowego to pierwszeństwo w zastosowaniu znajdzie zawsze prawo wspólnotowe. Trudno jednak mówić o jakiegokolwiek kolizji pomiędzy wyżej wskazanym rozporządzeniem a polskim prawem krajowym w zakresie zasad odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody komunikacyjne z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, gdyż jak to zostało wskazane powyższe rozporządzenie KE nie odnosi się do zagadnienia odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczycieli za szkody komunikacyjne z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w państwach członkowskich.

W ubezpieczeniu OC zakład ubezpieczeń pozostaje więc związany z kodeksowymi zasadami dotyczącymi zakresu naprawienia szkody. Zakres tego obowiązku odszkodowawczego uzależniony będzie 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 zdarzenia szkodowego. Rozmiar szkody musi uwzględniać faktyczne uszkodzenia mienia tj. w przypadku uszkodzenia pojazdu, należy stwierdzić jakie części (oryginalne, nieoryginalne) zostały uszkodzone 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 zasady pełnej jej kompensaty. Ponadto, jak wyraźnie wskazuje art. 363 §1 k.c., naprawienie szkody powinno

⁶ Szerzej w zakresie stosowania zasady pierwszeństwa prawa wspólnotowego zob. wyrok ETS w sprawie Van Gend en Los oraz wyrok z dnia 15 lipca 1964 r., Flaminio Costa v. E.N.E.L. Case 6/64 English special edition, page 00585; wyrok ETS z dnia 9 marca 1978 r., Amministrazione delle Finanze del Stato v. Simmenthal. Case 106/77 European Court reports 1978, Page 00629; wyrok ETS z dnia 19 czerwca 1990 r., The Queen v. Secretary

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 (co wynika z treści art. 822 §1 k.c. a zarazem wyłącza bezpośrednią restytucję w naturze), nie oznacza to, iż suma ta nie może odpowiadać kosztom poniesionym w celu przywrócenia rzeczy do stanu poprzedniego. Jeżeli chodzi zaś o pojęcie „przywrócenia stanu poprzedniego” to jego znaczenie, 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. Podobnie ustalenie sumy odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych nie stanowi świadczenia odszkodowawczego umożliwiającego nabycie przez poszkodowanego części zamiennych oryginalnych pochodzących od producenta.

Jeżeli chodzi o uprawnienia poszkodowanego w kwestii naprawy pojazdu oraz jej zakresu, wielokrotnie wskazywał na nie Sąd Najwyższy. Już w wyroku z dnia 3 lutego 1971 r. (który jak najbardziej pozostaje aktualny) w sprawie sygn. akt III CRN 450/70 SN orzekł, iż o przywróceniu stanu poprzedniego można mówić tylko wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym względem odpowiada stanowi tegoż samochodu sprzed wypadku.

W doktrynie prawa cywilnego wskazuje się dodatkowo, iż szkodą nie jest tylko zmiana rzeczy zmniejszająca jej użyteczność ocenianą według zobiektywizowanych kryteriów, ale również każda inna zmiana, które nie odpowiada potrzebom właściciela, jego gustom ani zamiarom, choćby zmiana ta nie oznaczała obiektywnie pogorszenia rzeczy (tak W. Czachórski w: Z. Radwański, System Prawa Cywilnego, Prawo Zobowiązań – Część ogólna, Tom III, Część 1, wyd. PAN 1981). W innym wyroku, Sąd Apelacyjny w sprawie sygn. akt I ACr 410/92 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. 362 §1 k.c.

Ponadto, Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że 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

of State for Transport, ex parte: Factortame Ltd. and others. Case C-213/89. European Court 1990, Page I-02433.

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 (por. wyrok SN z dnia 5 listopada 1980 roku, sygn. akt III CRN 223/80, opubl. 1981/10/186). 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. Egzemplifikację takiego stanowiska stanowią również wyroki SN z dnia 20 października 1970 r., II CR 425/72, z dnia 5 listopada 1980 r., III CRN 223/80, z dnia 25 kwietnia 2002 r., OSNC 1981, nr 10, poz. 186 oraz wyrok z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64.

Jeżeli więc sprawca szkody (lub w jego miejsce - zakład ubezpieczeń) ma obowiązek zrekompensować zaistniałą stratę, a poszkodowany posiadał 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. Wymiana ich na części alternatywne jest dla poszkodowanego wymierną szkodą i w konsekwencji może prowadzić do znacznej utraty wartości rynkowej pojazdu. Odmieniana interpretacja takich sytuacji prowadzi *de facto* do ograniczenia prawa do pełnej rekompensaty poniesionej przez poszkodowanego. Zaistniała różnica w wartości pomiędzy częścią oryginalną a zamontowanym do naprawy zamiennikiem jest niewątpliwie szkodą materialną z tytułu faktycznej niemożności przywrócenia stanu poprzedniego i powinna zostać zwrócona (wypłacona) poszkodowanemu.

Analiza skarg na postępowanie zakładów ubezpieczeń, które kierowane są do Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie zaniżenia odszkodowania poprzez zastosowanie w ustaleniu jego wysokości cen części alternatywnych wykazuje również częste uzależnianie wypłaty odszkodowania w pełnej wysokości od sytuacji, w której poszkodowany przedstawi dowód w postaci faktur lub rachunków z naprawy pojazdu mechanicznego. Rzecznik Ubezpieczonych pragnie wskazać, że szkoda komunikacyjna podlega naprawieniu według zasad określonych w art. 363 §2 k.c. Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać (por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 roku w sprawie sygn. akt III CZP 68/01, OSPiKA 2002, nr 7-8, poz. 103 oraz orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1998 roku, I CR 151/88, niepubl.) Przy takim rozumieniu obowiązku

odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnego okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jaki kosztem to uczynił. Zgodnie z art. 363 §2 k.c. wysokość tak określonego odszkodowania powinna być ustalona według poziomu cen części zamiennych i usług koniecznych do przywrócenia stanu poprzedniego z daty ustalania odszkodowania. Jeżeli przywróceniem do stanu poprzedniego jest konieczność wymiany części oryginalnych to kalkulacja cen tych części winna być ustalana w oparciu o ceny części oryginalnych a nie w oparciu o ceny części alternatywnych, chyba że poszkodowany wyrazi zgodę na zastosowanie części alternatywnych⁷.

Jak na wstępie zostało wskazane, w uzasadnieniach stanowisk zakładów ubezpieczeń dotyczących ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych spotkać można się z sformułowaniem cyt. „[...] *Uszkodzony pojazd w dniu zdarzenia nie posiadał ważnej gwarancji, nie zachodziła zatem konieczność naprawy pojazdu z zastosowaniem części oryginalnych [...]*”. W ocenie Rzecznika Ubezpieczonych twierdzenie, że fakt posiadania gwarancji jest warunkiem *sine qua non* dla zastosowania przy naprawie pojazdu części oryginalnej jest pozbawione jakiegokolwiek podstawy prawnej. Kodeks cywilny traktuje gwarancję jako instytucję prawną, polegającą na zobowiązaniu się sprzedawcy lub wytwórcy rzeczy (gwaranta) do usunięcia wad fizycznych rzeczy lub wymiany rzeczy wadliwej na rzecz wolną od wad, jeżeli wady te ujawniają się w terminie określonym w gwarancji. Gwarancja jakości to rozszerzony zakres odpowiedzialności sprzedawcy (producenta rzeczy), a fakt jej istnienia lub nieistnienia jest zdarzeniem prawnie nieistotnym z punktu widzenia zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego. Brak jest bowiem jakiegokolwiek normy prawa materialnego (zarówno w kodeksie cywilnym, jak i w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych), która uzależniałaby ustalenie wysokości świadczenia odszkodowawczego i sposobu (formy) naprawienia szkody od faktu posiadania lub nie posiadania przez posiadacza pojazdu gwarancji producenta. Wskazywana wielokrotnie w niniejszym stanowisku zasada pełnego odszkodowania (i wyjaśniane właściwe jej rozumienie) “nakazuje” wypłacenie poszkodowanemu odszkodowania w wysokości rekompensującej mu poniesioną stratę, natomiast uzależnianie wysokości odszkodowania, ustalonego w oparciu o ceny części oryginalnych, od posiadania gwarancji producenta należy uznać za działanie nieuprawnione.

⁷ Por. M. Więcko „Wybór części zamiennych do naprawy pojazdu z obowiązkowego ubezpieczenia OC pojazdów”. Monitor Ubezpieczeniowy nr 34/2008 ;Podobnie J. Orlicka w „Klauzula napraw a zakres obowiązku odszkodowawczego w ubezpieczeniach komunikacyjnych, Rozprawy Ubezpieczeniowe nr 3/2007.

W wyjaśnieniach zakładów ubezpieczeń kierowanych do Rzecznika Ubezpieczonych można spotkać się również stanowiskiem, iż zastosowanie cen części oryginalnych pochodzących od producenta stanowiłoby naruszenie treści art. 357 k.c. Pogląd ten opiera się na założeniu, że jeżeli dłużnik (zakład ubezpieczeń) jest zobowiązany do świadczenia rzeczy oznaczonych gatunku (np. części zamiennych do pojazdu mechanicznego, a jakość tej rzeczy (oryginalne lub nieoryginalne) nie jest oznaczona przez właściwe przepisy lub przez czynność prawną, ani nie wynika z okoliczności, dłużnik powinien świadczyć rzeczy średniej jakości. Konkluzją tego poglądu, jest stworzenie uprawnienia do stosowania części alternatywnych niezależnie od jakichkolwiek okoliczności faktycznych (np., od braku zgody pokrzywdzonego, faktu posiadania przez pojazd części oryginalnych).

W opinii Rzecznika Ubezpieczonych tego rodzaju uzasadnienie należy uznać za nieuprawnione, gdyż norma art. 357 k.c. nie znajduje zastosowania do przedmiotu świadczenia ubezpieczyciela z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przedmiot tego świadczenia jest wyraźnie wskazany w art. 822 §1 k.c. i art. 36 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Zgodnie z pierwszym przepisem przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający lub ubezpieczonych. Zgodnie zaś z drugim, odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak ustalonej sumy gwarancyjnej. Przedmiotem zobowiązania ubezpieczyciela z tego tytułu jest świadczenie odszkodowawcze (odszkodowanie), którego zakres wyznaczany jest art. 361 i art. 363 i limitowany przyjętą sumą gwarancyjną.

Nie można również podzielić poglądu, który formułowany jest dla uzasadnienia wyżej wskazanej praktyki, że wierzyciel (poszkodowany) powinien przyjąć odszkodowanie ustalone w oparciu o ceny części alternatywnych (jako odszkodowania ustalonego w pełnej wysokości), gdyż wynika to z obowiązku współdziałania wierzyciela, o którym mowa w art. 354 k.c., zaś żądanie wypłaty odszkodowania w pełnej wysokości (określonego na podstawie cen części oryginalnych) niosłoby dla dłużnika (ubezpieczyciela) nadmierne trudności i koszty. Skutkiem przyjęcia tego uzasadnienia za właściwe byłaby petryfikacja praktyki, że w każdych okolicznościach świadczenie częściowe jest wykonaniem zobowiązania w pełnej wysokości, zaś ustalenie właściwej wysokości odszkodowania w oparciu o treść art. 822 w zw. z art. 361 § 2 k.c. stanowi obowiązek nadmierny i kosztowy. Nie ulega wątpliwości, że z treści art. 354 § 1 i 2 k.c. wynika obowiązek współdziałania dłużnika i wierzyciela przy wykonaniu zobowiązania. Każdy z nich

powinien baczyć na uzasadniony interes kontrahenta i nie czynić nic takiego co by wykonanie zobowiązania komplikowało, hamowało lub udaremniało (tak. G. Bieniek, pod. red. Komentarz do Kodeksu Cywilnego, Księga III – Zobowiązania, Warszawa 2002. s. 24). Nie ulega również wątpliwości, że zgodnie z art. 822 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. treścią zobowiązania ubezpieczyciela na gruncie jego odpowiedzialności za szkody komunikacyjne z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest zapłata odszkodowania zapewniającego kompensatę rzeczywiście poniesionych przez poszkodowanego strat oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Dodatkowo, wierzyciel nie może odmówić przyjęcia świadczenia częściowego, chociażby cała wierzytelność była już wymagalna, chyba że przyjęcie tego świadczenia naruszałoby jego uzasadniony interes (art. 450 k.c.). Jednakże trudno uznać za właściwe, że ustalenie kwoty odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych w sytuacji, gdy poszkodowany nie wyraził na to zgody a uszkodzony pojazd posiadał części oryginalne jest wykonaniem zobowiązania zgodnie z jego treścią (art. 354 §1 k.c. w zw. z art. 822 §1, art. 361 §2 k.c. i art. 363 k.c.), zaś żądanie przez wierzyciela wypłaty odszkodowania w pełnej wysokości jest zachowaniem naruszającym jego obowiązki współdziałania przy wykonaniu zobowiązania.

W kontekście powyżej wskazanego uzasadnienia zakładów ubezpieczeń dla zastosowania cen części alternatywnych nie sposób pominąć obowiązków dłużnika, które wynikają z art. 355 k.c. Zgodnie z tym przepisem dłużnik zobowiązany jest do staranności ogólnie wymaganej w stosunkach danego rodzaju (należyta staranność), zaś staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności. Jak wskazał Sąd Apelacyjny w Poznaniu w wyroku z dnia 26 marca 2006 r. w sprawie sygn. akt I ACa 1018/05, „należyta staranność dłużnika określana przy uwzględnieniu zawodowego charakteru prowadzonej przez niego działalności gospodarczej uzasadnia zwiększone oczekiwania co do umiejętności, wiedzy, skrupulatności i rzetelności, zapobiegliwości i zdolności przewidywania. Obejmuje także znajomość prawa oraz następstw z niego wynikających w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej”. Obowiązek należytej staranności dotyczy wszystkich etapów wykonywania zobowiązania tj., fazy przygotowawczej, zasadniczej i końcowej. Przez cały czas tego wykonywania dłużnik powinien zachować stosowną pilność, uwagę, ostrożność, zdrowy rozsądek oraz troskę o zrealizowanie zamiaru. Zakład ubezpieczeń, jako profesjonalny uczestnik obrotu gospodarczego i znający swój normatywny zakres świadczenia, w sytuacji, gdy uszkodzony pojazd mechaniczny posiadał części oryginalne a poszkodowany nie wyraził zgody na zastosowanie części alternatywnych, powinien wiedzieć, że ustalenie wysokości

odszkodowania musi w takim wypadku nastąpić w oparciu o ceny części oryginalnych. W przeciwnym razie będziemy mieli do czynienia tylko z częściowym spełnieniem świadczenia odszkodowawczego.

Kończąc, należy wyprowadzić więc następujące wnioski:

Po pierwsze, zakład ubezpieczeń może ustalić sumę odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych w sytuacji gdy uszkodzony pojazd zawiera części oryginalne, tylko wtedy gdy poszkodowany w toku likwidacji szkody wyrazi na to zgodę. Przy czym oświadczenie woli poszkodowanego w tym zakresie musi być wyraźne. Przez wyrażenie zgody nie można uznać przyjęcia świadczenia (świadczenia częściowego) ustalonego w oparciu o ceny części alternatywnych i jednostronne uznanie, że zobowiązanie zostało należycie spełnione, a w pozostałej części (różnicy pomiędzy sumą ceny części oryginalnych a alternatywnych) zakład ubezpieczeń (dłużnik) został zwolniony przez wierzyciela (poszkodowanego) z długu.

Po drugie, zakład ubezpieczeń może ustalić sumę odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych także w sytuacji, gdy wymianie podlegają części nieoryginalne. Ustalenie w takim przypadku odszkodowania na podstawie cen części oryginalnych stanowiłoby wzbogacenie poszkodowanego, a co za tym idzie zachodziłaby pełna zasadność zastosowania instytucji *compensatio lucri cum damno*.

Po trzecie, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 roku w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję nie może stanowić ani samodzielnej ani uzupełniającej podstawy prawnej do ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych. Podstawy prawnej do ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych nie stanowi także Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 1400/2002 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym. Podobnie, uzasadnieniem do zastosowania cen części alternatywnych nie może być także przepis art. 357 k.c., jako nie mający zastosowania do odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Po czwarte, zakład ubezpieczeń nie powinien uzależniać wypłaty odszkodowania ustalonego w oparciu o ceny części oryginalnych od przedstawienia faktury lub rachunków z naprawy pojazdu.

Ponadto, uzależnianie ustalenia odszkodowania w oparciu o ceny części oryginalnych od istnienia gwarancji jakości pojazdu mechanicznego należy uznać za działanie

nieuprawnione i nie mającego żadnego związku z zasadami i zakresem odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody komunikacyjne z tytułu obowiązkowej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Wreszcie, nie można uznać za właściwe stanowiska zakładów ubezpieczeń, iż ustalenie sumy odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych, w sytuacji o której była mowa powyżej, jest wykonaniem przez dłużnika (ubezpieczyciela) zobowiązania zgodnie z jego treścią (art. 354 § 1 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c. i art. 361 § 2 k.c.), zaś żądanie przez wierzyciela (poszkodowanego) określenia odszkodowania na podstawie cen części oryginalnych jest działaniem naruszającym obowiązek współdziałania z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania (art. 354 k.c.) oraz wykraczającym poza zakres odszkodowawczy ubezpieczyciela za szkody komunikacyjne z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.