

Andrzej Wąsiewicz

Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania w ubezpieczeniu pojazdów samochodowych autocasco

Palestra 17/12(192), 37-48

1973

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ANDRZEJ WĄSIEWICZ

Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania w ubezpieczeniu pojazdów samochodowych autocasco

W opracowaniu przedstawiono warunki i skutki prawne ubezpieczenia pojazdów samochodowych autocasco, a także sposób likwidacji przez PZU szkód w myśl postanowień o.w.u. autocasco.

I. Ubezpieczenie pojazdów samochodowych autocasco (skrót AC) jest ubezpieczeniem w pełni dobrowolnym, gdy chodzi o jednostki gospodarki nieuspołecznionej. Natomiast jeżeli tego rodzaju umowę chce zawrzeć jednostka gospodarki uspołecznionej (skrót: j.g.u.), to musi ona uzyskać na to zgodę właściwego zjednoczenia (jednostki równorzędnej) lub właściwego ministerstwa, które przed wydaniem decyzji w tym zakresie przeprowadzają ocenę celowości i potrzeby zawarcia takiej umowy ubezpieczenia przez konkretne (lub wszystkie nawet) podległe jednostki. Dla jednostek gospodarki uspołecznionej ubezpieczenie pojazdów autocasco jest zatem tzw. ubezpieczeniem umownym fakultatywnym¹.

Szczegółowe postanowienia umowy ubezpieczenia AC zawarte są w ogólnych warunkach dotyczących tego ubezpieczenia. Te ogólne warunki, odrębne dla jednostek gospodarki uspołecznionej i jednostek gospodarki nieuspołecznionej, stanowią integralną część umowy ubezpieczenia AC. Obecnie obowiązują:

1) w zakresie ubezpieczenia AC pojazdów samochodowych należących do jednostek gospodarki uspołecznionej — ogólne warunki ubezpieczenia (skrót: o.w.u.) zatwierdzone decyzją Min. Fin. nr BP/RMU/266/64 z dnia 31.VII.1964 r., które weszły w życie z dniem 1.I.1965 r.²;

2) w zakresie ubezpieczenia AC pojazdów samochodowych należących do jednostek gospodarki nieuspołecznionej — o.w.u. zatwierdzone decyzją Min. Fin. nr BP/RMU/6001/282/62 z dnia 23.XII.1967 r., które weszły w życie z dniem 1.V.1968 r.

¹ Por.: Ubezpieczenia majątkowe, praca zbiorowa pod red. W. Warkały, Warszawa 1971, s. 264 i nast.; Z. K. Nowakowski, A. Wąsiewicz: Prawo ubezpieczeń majątkowych i osobowych, Warszawa—Poznań 1973, s. 140 i nast.

² Jednostkami gospodarki uspołecznionej w rozumieniu tych o.w.u. są zakłady i przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze, instytucje oraz organizacje polityczne, społeczne i gospodarcze (§ 1 ust. 2 pkt 1).

Uregulowania zawarte w obu tych o.w.u. są w swych założeniach bardzo do siebie zbliżone i podobne. Dlatego też interesujące nas postanowienia tych o.w.u. będą omawiał łącznie, opierając się jednak głównie na o.w.u. pojazdów od uszkodzeń stosowanych w umowach z jednostkami gospodarki nieuspołecznionej (wydanych w 1967 r. już po wejściu w życie k.c.)³. W miarę potrzeby będę wskazywał oczywiście na odmienności — niekiedy nawet o bardzo istotnym znaczeniu — zawarte w postanowieniach o.w.u. stosowanych w umowach ubezpieczeniowych AC zawieranych z jednostkami gospodarki uspołecznionej.

Otóż przedmiotem ubezpieczenia AC mogą być następujące pojazdy napędzane umieszczonym na nich silnikiem zasilanym z własnego źródła energii i nie biegnące po szynach: a) które podlegają przepisom o rejestracji pojazdów samochodowych (np. samochody osobowe, ciężarowe, motocykle, ciągniki o cechach konstrukcyjnych umożliwiających szybkość powyżej 20 km/godz.), b) których cechy konstrukcyjne ograniczają wprawdzie szybkość do 20 km/godz., ale przeznaczone są do przewozu osób lub ładunków albo do ciągnięcia przyczep, c) motorowery, za które w rozumieniu o.w.u. uważa się również rowery i wózki rowerowe wyposażone w pomocniczy silnik spalinowy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³ oraz o cechach konstrukcyjnych ograniczających szybkość do 40 km/godz., d) przyczepy i naczepy do pojazdów określonych wyżej pod a⁴.

Ubezpieczenie pojazdów samochodowych autocasco obejmuje wypadki, w których następuje uszkodzenie, zniszczenie lub utrata ubezpieczonego pojazdu albo jego części wskutek:

a) nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z przedmiotami znajdującymi się poza tym pojazdem, np. w razie najechania lub zderzenia pojazdu z osobami, zwierzętami albo przedmiotami stałymi lub ruchomymi, spadnięcia przedmiotu na pojazd, przysgnięcia pojazdu itd.,

b) powodzi lub zatopienia,

c) piorunu, pożaru lub wybuchu — niezależnie od miejsca ich powstania,

d) nagłego działania pochodzącego z zewnątrz czynnika termicznego lub chemicznego,

e) kradzieży lub rabunku pojazdu albo jego części oraz użycia pojazdu bez zgody ubezpieczającego;

f) złośliwego uszkodzenia pojazdu przez osoby trzecie, przy czym za osoby takie nie uważa się: małżonka, dzieci, rodziców i rodzeństwa ubezpieczającego, jak również osób, którym ubezpieczający powierzył obsługę lub nadzór nad pojazdem (§ 3 o.w.u.).

³ Zgodnie z art. 807 § 2 k.c. postanowienia umowy ubezpieczenia nie mogą być — pod rygorem nieważności — sprzeczne z przepisami k.c. dotyczącymi tej instytucji. Tylko o.w.u. dotyczące umów ubezpieczenia zawieranych przez jednostki gospodarki uspołecznionej mogą niektóre kwestie, wskazane wyraźnie w art. 807 § 1 k.c., normować odmiennie, niż czynią to przepisy art. 805—834 k.c. Powołane niżej w pracy o.w.u. bez bliższego określenia oznaczają ogólne warunki ubezpieczenia autocasco, które stosowane są przy zawieraniu umów z jednostkami gospodarki nieuspołecznionej.

⁴ W myśl o.w.u. dla jednostek gospodarki uspołecznionej przedmiotem ubezpieczenia AC mogą być w zasadzie takie same pojazdy a ponadto trolejbusy.

Postanowienia ogólnych warunków ubezpieczenia autocasco wprowadzają szereg ograniczeń odpowiedzialności PZU. Tak więc ubezpieczeniem tym nie są objęte szkody⁵ powstałe podczas prowadzenia pojazdu przez osobę nie mającą wymaganych uprawnień (jeżeli — oczywiście — ubezpieczający o tym wiedział lub powinien był wiedzieć), spowodowane przez ubezpieczającego lub upoważnionego kierowcę w stanie nietrzeźwości⁶ albo rozmyślnie lub też wskutek rażącego niedbalstwa, szkody powstałe w czasie konserwacji lub naprawy pojazdu itd.⁷

Górna granica odpowiedzialności PZU zakreślona jest wartością pojazdu samochodowego w stanie nowym, i to w dniu powstania szkody⁸.

II. Nie ma różnic pojęciowych pomiędzy szkodą w rozumieniu og. przep. pr. cyw., a szkodą w rozumieniu prawa ubezpieczeni., gdyż w obu wypadkach chodzi bądź to o utratę lub zmniejszenie aktywów, bądź też o powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej. Ze względu jednak na to, że w prawie ubezpieczeniowym mamy do czynienia z przejęciem przez zakład ubezpieczeń ciężaru wyrównania ściśle określonej szkody na zasadach wskazanych w warunkach danego ubezpieczenia, a nie z naprawieniem przez sprawcę szkody doznanej przez poszkodowanego, zachodzą pewne rozbieżności, w szczególności gdy chodzi o zakres szkody podlegającej wynagrodzeniu⁹. Ta pojęciowa identyczność szkody w prawie ubezpieczeniowym i w prawie zobowiązań powoduje, że ustalając — w kontekście z konkretnym ubezpieczeniem — szkodę, możemy się kierować zasadami ogólnymi prawa odszkodowawczego¹⁰. Oczywiście należy pamiętać, że w ubezpieczeniu mienia chodzi zawsze nie o szkodę w całości majątku osoby ubezpieczonej, ale tylko o szkodę dotyczącą określonego przedmiotu.

Jaki rodzaj szkód pokrywany jest przez dane ubezpieczenie oraz w jakich granicach podlegają one wyrównaniu przez odszkodowanie ubezpieczeniowe — zależy to tylko od postanowień warunków danego ubezpieczenia. Z reguły warunki ubezpieczenia przewidują szereg ograniczeń wysokości odszkodowania, które powodują, że odszkodowanie ubezpieczeniowe jest przeważnie niższe od odszkodowania pozaubezpieczeniowego. Na wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego mają bowiem wpływ takie czynniki określone w warunkach ubezpieczenia, jak suma ubezpie-

⁵ Zakres odpowiedzialności PZU w razie ubezpieczenia pojazdów samochodowych należących do jednostek gospodarki społecznej jest mniej więcej taki sam jak w ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki nieuspołecznionej, z tą jednak różnicą, że ochrona ubezpieczeniowa jest dostosowana do potrzeb i zadań tych jednostek.

⁶ Wyłączenie z ubezpieczenia tych szkód ma zastosowanie tylko w ubezpieczeniach zawieranych przez jednostki gospodarki nieuspołecznionej.

⁷ Co do szczegółów — zob. § 4–7 o.w.u. pojazdów jednostek gospodarki nieuspołecznionej oraz § 4 o.w.u. pojazdów j.g.u.

⁸ Obszerniej o zawarciu umowy ubezpieczenia AC, jej charakterze prawnym, składce ubezpieczeniowej z tytułu tego ubezpieczenia itd. — por. A. Wąsiewicz: Umowa ubezpieczenia pojazdów samochodowych autocasco, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1973, nr 2, s. 17 i nast.

⁹ Tak W. Warkalito: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, „Studia Cywilistyczne”, Kraków 1970, t. XVI, s. 128. Por też pracę tegoż autora pt.: Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach, „Studia Cywilistyczne”, Kraków 1969, t. XIII i XIV, s. 417 i nast.

¹⁰ Godzi się wszakże zaznaczyć, że niekiedy nawet zasady ustalenia szkody określone są warunkami ubezpieczenia i wtedy mogą one odbiegać od ogólnych reguł przyjętych w prawie zobowiązań.

czenia, wartość ubezpieczeniowa, udział własny ubezpieczającego w szkodzie, franszyza itd.¹¹ Oczywiście nie zawsze tak musi być. Na przykład przepisy rozporządzenia RM z dnia 24.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89; zm.: Dz. U. z 1971 r. Nr 11, poz. 108) stanowią, że z tytułu ubezpieczenia OC zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie wówczas, gdy posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego zobowiązani są — w myśl obowiązujących przepisów — do odszkodowania za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu, przy czym wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego określona jest wyłącznie granicami odpowiedzialności cywilnej (nie ma sumy ubezpieczenia) wymienionych podmiotów (§ 14 i 15)¹². W tym wypadku zatem odszkodowanie ubezpieczeniowe równe będzie — co do wysokości — odszkodowaniu pozaubezpieczeniowemu¹³.

Jeśli chodzi o ubezpieczenie autocasco, to ogólne warunki tego ubezpieczenia zawierają postanowienia dotyczące sposobu ustalania wysokości szkody, jednakże modyfikują one w niezbyt wielkim stopniu ogólne zasady ustalania szkody określone przepisami prawa cywilnego. Ogólne warunki ubezpieczenia AC przewidują wprawdzie udział własny ubezpieczającego w szkodzie, ale w ubezpieczeniu tym nie ma określonej ani sumy ubezpieczenia, ani też wartości ubezpieczeniowej. Z tego względu ustalaniu wysokości szkody oraz odszkodowania z tytułu tego ubezpieczenia trzeba poświęcić nieco uwagi.

Otóż szkodą w rozumieniu o.w.u. autocasco jest uszkodzenie, zniszczenie lub utrata ubezpieczonego pojazdu albo jego części wskutek zajścia zdarzeń określonych postanowieniami o.w.u. (wymienionych przeze mnie wyżej w pkt I opracowania). Wynika stąd, że odszkodowanie ubezpieczeniowe obejmuje tylko poniesione straty (*damnum emergens*)¹⁴. Utracone przez ubezpieczającego korzyści, np. z tego tytułu, że nie mógł on przez pewien czas korzystać z pojazdu w celach zarobkowych, nie są tym ubezpieczeniem objęte. Natomiast (przeciwnie niż w prawie zobowiązań) pojęciem szkody i obowiązkiem jej wyrównania objęte są w myśl posta-

¹¹ Między odszkodowaniem ubezpieczeniowym a odszkodowaniem należnym z tytułu odpowiedzialności sprawczej zachodzą jeszcze inne istotne różnice, jak np. w źródle finansowania, sposobie naprawienia szkody, podstawie prawnej obowiązku odszkodowawczego itd. Por. obszerniej na ten temat W. Warkaliko: Ubezpieczenie utraconych korzyści, ubezpieczenie w wartości nowej i ubezpieczenie w wartości otaksowanej a zasada odszkodowania, wkładka do „Wiadomości Ubezpieczeniowych” 1968, nr 10, s. 7 i nast.

¹² Z uwzględnieniem wyłączeń odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej PZU, określonych w § 16 rozp.

¹³ Jednakże i tu występują jeszcze różnice pomiędzy odszkodowaniem z tytułu ogólnej odpowiedzialności cywilnej a odszkodowaniem ubezpieczeniowym. Por. A. Wąsiewicz: Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia, Warszawa 1969, s. 175 i nast. oraz powołaną tam literaturę.

¹⁴ PZU zwraca nadto udowodnione i uzasadnione okolicznościami koszty ratowania ubezpieczonego pojazdu, które ubezpieczający poniósł w celu zapobieżenia zwiększeniu szkody (§ 16 ust. 2 o.w.u.), a także koszty transportu uszkodzonego pojazdu do najbliższego od miejsca wypadku zakładu naprawczego lub — na życzenie ubezpieczającego — do zakładu naprawczego w miejscu zamieszkania ubezpieczającego (§ 14 ust. 2 pkt 5 o.w.u.).

Kategoria pojęciowa kosztów powstających dla poszkodowanego w związku ze zdarzeniem wyrządzającym szkodę zasługiwałaby na szersze opracowanie, gdyż dychotomiczny podział szkody na *damnum emergens* i *lucrum cessans* wydaje się niewystarczający. Zwraca na to uwagę W. Warkaliko: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, op. cit., s. 129.

nowień o.w.u. — co zresztą nie jest w prawie ubezpieczeniowym wyjątkiem, lecz raczej regułą — te straty, które wyrządził sobie sam poszkodowany przez uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu, jeżeli nie zostały one spowodowane przez niego rozmyślnie wskutek rażącego niedbalstwa¹⁵ lub w stanie nietrzeźwości.

W razie nastąpienia wypadku ubezpieczeniowego (zdarzenia losowego określonego przez o.w.u. autocasco) zakład ubezpieczeń jest obowiązany spełnić odszkodowanie ubezpieczeniowe. W ubezpieczeniach majątkowych świadczenie zakładu ubezpieczeń polega w szczególności na zapłacie odszkodowania (art. 805 § 2 k.c.), którego wysokość — w wypadku ubezpieczenia autocasco — odpowiada sumie pieniężnej koniecznej do przywrócenia pojazdu samochodowego do stanu, w jakim znajdował się on przed zajęciem wypadku, albo też wartości pojazdu, jeżeli pojazd został zniszczony całkowicie lub ukradziony. Przy ustalaniu wysokości odszkodowania trzeba oczywiście uwzględnić (o czym będzie jeszcze mowa) postanowienia § 14—16 o.w.u., które dotyczą tych właśnie kwestii.

Odszkodowanie ubezpieczeniowe stanowi świadczenie główne, a nie uboczne. Nie zawsze jednak świadczenie ubezpieczyciela musi być świadczeniem jedynym. Jeżeli obok ubezpieczyciela istnieje jeszcze inny podmiot mogący odpowiadać cywilnie za powstałą szkodę, to ubezpieczającemu przysługuje uprawnienie wyboru podmiotu, przeciwko któremu skieruje roszczenie. Wybór będzie zależał oczywiście od tego, które z odszkodowań: cywilne czy ubezpieczeniowe będzie wyższe i pewniejsze w wyegzekwowaniu, choć nie można tu wyłączyć i takiej sytuacji, w której oba te odszkodowania będą się uzupełniały¹⁶. Jeżeli w związku ze szkodą, za którą PZU wypłacił już odszkodowanie, przysługuje ubezpieczającemu roszczenie odszkodowawcze przeciwko podmiotowi odpowiedzialnemu za szkodę z tytułu sprawstwa, to roszczenie to — do wysokości wypłaconego odszkodowania — przechodzi na PZU.

Zasady ustalania wysokości szkody określone postanowieniami o.w.u. autocasco zależą od wielkości szkody, gdyż właśnie z punktu widzenia tego kryterium szkody wywołane uszkodzeniem pojazdu dzielą się na częściowe i całkowite. W zależności zaś od uznania, czy szkoda jest całkowita, czy też częściowa, stosuje się odmienne (w pewnym zakresie) sposoby ustalania jej wysokości.

Szkoda częściowa zachodzi wówczas, gdy uszkodzenia pojazdu są tego rodzaju, że nadają się do naprawy, co w rozumieniu o.w.u. oznacza, iż koszt naprawy nie przekroczy wartości pojazdu w dniu wypadku. O szkodzie częściowej mówimy zarówno w razie uszkodzenia poszczególnych części lub zespołów pojazdu jak i w razie kradzieży bądź rabunku tych części lub zespołów (w tym także wyposażenia dodatkowego, jeżeli było ono objęte ubezpieczeniem).

W ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki uspołecznionej za-

¹⁵ Por. jednak § 13 o.w.u. oraz art. 826 § 2 k.c., w myśl których nawet w razie rażącego niedbalstwa ubezpieczającego zakład ubezpieczeń wypłaca całość lub część odszkodowania, jeżeli odpowiada to w danych okolicznościach zasadom współżycia społecznego albo interesom gospodarki narodowej.

¹⁶ Por. w tych kwestiach A. Łapiński: Odpowiedzialność PZU z tytułu ubezpieczenia autocasco a ogólne reguły odpowiedzialności według kodeksu cywilnego, „Nowe Prawo” 1970, nr 3, s. 332 i nast.

gadnienie to kształtuje się nieco inaczej. PZU obowiązany jest bowiem pokrywać koszty naprawy pojazdu, choćby nawet przekraczały one wartość pojazdu w dniu wypadku, jednakże maksymalnie do wysokości równej wartości nowego pojazdu w dniu wypadku. Rozwiązanie takie podyktowane zostało interesami gospodarki narodowej, gdyż nie zawsze dana jednostka może — ze względu na wykonywane zadania — zrezygnować z posiadanego pojazdu.

Szkoda całkowita występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że koszt ewentualnej jego naprawy przekroczyłby wartość pojazdu w dniu wypadku. Szkoda całkowita zachodzi także w razie kradzieży, rabunku lub zatopienia pojazdu, jeżeli wydobycie pojazdu byłoby nieopłacalne.

W ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki uspołecznionej można uznać szkodę za całkowitą również wtedy, gdy naprawa uszkodzonego pojazdu ze względu na poważne uszkodzenia oceniona została przez jednostkę nadrzędną ubezpieczającego za niecelową z gospodarczego punktu widzenia.

III. Na tle ustalenia wysokości szkody i odszkodowania ubezpieczeniowego w razie powstania szkody częściowej wyłania się cały szereg problemów niełatwych do rozwiązania. Występują one w szczególności teraz, gdy składka ubezpieczeniowa została podwyższona i dość znacznie zróżnicowana w zależności od kraju pochodzenia (produkcji) pojazdu¹⁷.

Nie ulega wątpliwości, że przy ustalaniu wysokości szkody częściowej uwzględnić należy koszty naprawy pojazdu. Przez naprawę należy rozumieć przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego. Postanowienia § 14 i 15 o.w.u. mówią bowiem tylko o naprawie i nie wprowadzają w tym zakresie żadnych umownych ograniczeń ani też nie nadają pojęciu „naprawa” jakiegoś specjalnego znaczenia. Jedyne umowne ograniczenie zawiera § 14 ust. 4 o.w.u. stanowiący, że PZU nie uwzględnia kosztów naprawy i lakierowania tych części pojazdu, które nie doznały uszkodzenia w wypadku, jak również kosztów wyposażenia pojazdu w nowe części lub ulepszenia, których przed wypadkiem pojazd nie miał.

Koszty naprawy zatem to koszty przywrócenia do stanu poprzedniego. Chodzi tu o przywrócenie stanu poprzedniego w znaczeniu gospodarczym¹⁸, gdyż niejednokrotnie mimo dokonania naprawy nie jest możliwe przywrócenie uszkodzonego pojazdu w pełni do stanu poprzedniego, np. wobec braku części zamiennych do danego typu samochodu. Jeżeli w wyniku takiej naprawy (nie w pełni przywracającej stan poprzedni) pojazd stracił część swej wartości lub użyteczności, należy uwzględnić to przy ustalaniu odszkodowania¹⁹, które powinno być wówczas wyższe od kosztów naprawy²⁰. Najczęściej będzie to różnica między kosztem naprawy

¹⁷ Por. w tej sprawie A. Wąsiewicz: Umowa ubezpieczenia pojazdów samochodowych autocasco, op. cit., s. 22 i nast.

¹⁸ Por. A. Szpunar: Ustalenie wysokości odszkodowania według przepisów kodeksu cywilnego, „Nowe Prawo” 1965, nr 4, s. 344.

¹⁹ Zob. w tej kwestii wyrok SN z dnia 1.IX.1970 r. II CR 371/70, OSNCP 1971, nr 5, poz. 93.

²⁰ Por. A. Szpunar: O sposobach naprawienia szkody na mieniu, „Nowe Prawo” 1971, nr 11, s. 1601.

uszkodzonej części pojazdu a ceną tej części w stanie nowym. Tego rodzaju sytuacje będą zachodziły głównie w razie uszkodzenia części pojazdu pochodzącego z krajów kapitalistycznych, i to tych marek, do których u nas części zamiennych w handlu uspołecznionym się nie sprzedaje (kwestią ustalania ich ceny zajmę się niżej). Jeśli zaś chodzi o inne pojazdy, to wobec możliwości nabycia do nich części oraz łatwej i szybkiej ich wymiany (nawet całego nadwozia) istnieje z reguły możliwość doprowadzenia pojazdu do stanu sprzed wypadku, jeżeli, oczywiście, wymiana tych części zostanie uwzględniona przez PZU w kosztach naprawy. Należy zatem rozważyć, kiedy to powinno nastąpić.

1) Ogólne warunki ubezpieczenia stanowią w § 14 ust. 2 pkt 1, że przy ustalaniu wysokości szkody uwzględnia się koszty nabycia nowych części w razie konieczności zastąpienia uszkodzonych, zniszczonych lub skradzionych części nowymi. Powstaje pytanie, kiedy mianowicie zachodzi konieczność zastąpienia uszkodzonych części nowymi. Z samego sformułowania postanowienia zawartego w powołanym wyżej paragrafie wynika, że aby zachodziła konieczność zastąpienia uszkodzonej części nową, część uszkodzona nie musi być zniszczona. Części zniszczone i jako takie kwalifikujące się do zastąpienia nowymi zostały bowiem wyliczone w tym paragrafie obok i niezależnie od części uszkodzonych, które należy zastępować nowymi. Można — jak się wydaje — wyprowadzić stąd wniosek, że uszkodzone części pojazdu powinny być zastąpione nowymi, jeżeli wskutek uszkodzenia nastąpiło obniżenie ich wartości użytkowej, a ewentualna naprawa nie przywróci im w pełni tej wartości. Tak więc z reguły wszelkie wgnięcia blach nadwozia połączone z pęknięciem lakieru lub zerwaniem fabrycznego zabezpieczenia antykorozyjnego (np. ostre załamania), rozdarcia blachy, zgięcia blachy na dużych gładkich powierzchniach itd. kwalifikują uszkodzony element do wymiany. Żadne prostowanie blachy, najstaranniejsze jej spawanie i inne zabiegi nie przywrócą oblachowaniu jego wartości użytkowej i nie będą stanowiły przywrócenia do stanu poprzedniego. W żadnym też razie nie można uznać za naprawioną wgniecioną część oblachowania, której powierzchnię wyrównano przez nałożenie warstwy epidianu lub cyny. Wszelkie odkształcenia dachu nadwozia samochodu osobowego, zwłaszcza połączone z przemieszczeniem choćby części dachu poza osie symetrii (podłużnej, poprzecznej), wgnięcia i odkształcenia słupków drzwiowych, płyty podłogowej w nadwoziu samonośnym, ramy podwozia itp. powodują w zasadzie zawsze konieczność zastąpienia tych elementów nowymi (cała nowa główna część nadwozia, tzw. kadłub, nowa rama itd.), albowiem naprawa polegająca na prostowaniu tych elementów nie przywróci im z reguły ani dotychczasowej wartości użytkowej, ani też nie zapewni dotychczasowego bezpieczeństwa jazdy.

W tym miejscu pragnę dodać, że jeżeli PZU odpowiada za uszkodzenia pojazdu z tytułu obowiązkowego komunikacyjnego ubezpieczenia OC (rozporządzenie RM z dnia 24.IV.1968 r.), to poszkodowanemu przysługuje uprawnienie domagania się przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego bez żadnych ograniczeń, gdyż zakład ubezpieczeń odpowiada w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawczej posiadacza pojazdu, który spowodował wypadek samochodowy. Tak więc w takich wypadkach wymianie na nowe powinny ulec wszystkie uszkodzone części oblachowania po-

jazdu, gdyby tylko ich wartość lub użyteczność — pomimo ewentualnej naprawy — miała być mniejsza. W przeciwnym razie uznać należy, że przywrócenie do stanu pierwotnego nie nastąpiło i dlatego poszkodowanemu przysługuje dodatkowe odszkodowanie w pieniądzu.

W pracy o odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe wyraziłem pogląd²¹, że roszczenie odszkodowawcze z tytułu tzw. obniżenia wartości pojazdu naprawionego jest z reguły nieuzasadnione, gdyż faktyczne obniżenie ceny pojazdu w takich wypadkach nie następuje. Pogląd ten nadal podtrzymuję, lecz pragnę usilnie podkreślić, czego być może w sposób wystarczający nie uczyniłem we wspomnianej pracy²², że reprezentowane przeze mnie zapatrywanie dotyczy tych wszystkich sytuacji, w których uszkodzone pojazdy zostały w czasie naprawy w pełni przywrócone do stanu sprzed wypadku. Uważam, że obecnie technika jest już tak dalece posunięta, iż naprawa typowego pojazdu samochodowego, do którego dostępne są części zamienne, może i powinna być dokonana w taki sposób, aby wartość pojazdu nie została obniżona. Jeżeli mimo starannej i dokładnej naprawy nie przywrócono pojazdowi jego poprzedniej użyteczności i wartości (np. ze względu na brak części zamiennych do danego typu pojazdu), to istnieje konieczność ustalenia pieniężnego odszkodowania kompensacyjnego²³. Odszkodowanie ubezpieczeniowe będzie wówczas wyższe od kosztów naprawy pojazdu. Takie rozwiązanie stanowi konsekwencję przyjęcia przez prawo polskie zasady pełnego wynagrodzenia wyrządzonej szkody (art. 361 § 2 k.c.)²⁴.

Wróćmy jednak do kwestii związanych z ustaleniem wysokości szkody w ubezpieczeniu autocasco, i to w sytuacji, gdy uszkodzone zostały części mechanizmów i zespołów jezdnych podwozia. Otóż części te w zasadzie nie nadają się w ogóle do naprawy, gdyż produkowane są z odlewów lub tzw. odkuwek. Prostowanie ich powoduje tzw. zmęczenie materiału, które grozi pęknięciem danej części w czasie dalszej eksploatacji pojazdu. Co do tej kwestii poglądy są zresztą zgodne i PZU nie kwestionuje konieczności wymiany tych części na nowe. Natomiast wątpliwości powstają przy uszkodzeniu silnika, gdyż bardzo często uznaje się, że np. konieczność wymiany bloku cylindrowego nie uzasadnia konieczności równoczesnej wymiany tłoków, pierścieni tłokowych itd. Wydaje się, że przy rozstrzygnięciu w tych sprawach (przez PZU) należy zachować daleko idącą ostrożność. W czasie pracy silnika docierają się nie tylko cylindry, ale także pierścienie tłokowe i inne części. Zachodzi zatem obawa, że w razie zastąpienia jednej tylko ze współpracujących ze sobą części, sprawność silnika nie będzie już taka jak przed wypadkiem. Taki zaś stan pojazdu — jeżeli poszkodowany sprzeciwiał się proponowanemu przez PZU sposobowi naprawy — pociągałby za sobą konieczność powtórnego remontu pojazdu (na koszt PZU) bądź też wypłacenia pieniężnego odszkodowania kompensacyjnego.

2) Koszty nabycia nowych części oblicza się według cen detalicznych ustalonych przez właściwe władze z potrąceniem pozostałości. Jeżeli dla

²¹ A. Wąstewicz: Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia, Warszawa 1969, s. 72.

²² Choć — jak się wydaje — założenie takie wynika jednoznacznie z całokształtu zastrzeżeń w tejże pracy wypowiedzi i uwag.

²³ Stwierdzam to także w powołanej wyżej pracy (przyp. 21): op. cit., s. 73.

²⁴ Por. też A. Szpunar: O sposobach naprawienia szkody na mieniu, op. cit., s. 1601.

danej części nie ma ustalonej ceny detalicznej, PZU przyjmuje za podstawę do obliczenia wysokości szkody cenę analogicznej części do innego pojazdu tej samej klasy — z uwzględnieniem stosunku ceny uszkodzonego pojazdu do ceny tego innego pojazdu (§ 14, ust. 2 pkt 1 o.w.u.). Podstawę do obliczenia wysokości szkody stanowią — w myśl o.w.u. — ceny nowych części obowiązujące w dniu wypadku (argument z § 15 ust. 3 o.w.u.), a nie ich ceny z daty ustalenia odszkodowania, jak to zakłada art. 363 § 2 k.c. To postanowienie o.w.u., jako sprzeczne z przepisami k.c., powinno ulec zmianie, tym bardziej że nierzadkie mogą być wypadki zmiany cen w okresie od dnia wypadku do ustalenia szkody.

Zdarza się, że uszkodzeniu ulega pojazd, dla części zamiennych którego nie ma ustalonych cen detalicznych. Ponieważ przy ustalaniu wysokości szkody przyjmuje się wówczas cenę analogicznej części do innego pojazdu tej samej klasy, ale przy uwzględnieniu stosunku ceny pojazdu uszkodzonego do ceny tego innego pojazdu, przeto bardzo istotne jest, w jaki sposób nastąpi określenie ceny uszkodzonego pojazdu. Otóż zgodnie z zapatrywaniem wyrażonym przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 3.II.1971²⁵ dla ustalenia wysokości szkody decydująca powinna być cena sprzedaży samochodu danej marki przez przedsiębiorstwa uspołecznione, a gdy przedsiębiorstwa te nie prowadzą sprzedaży takiego samochodu, należy przyjąć orientacyjnie kwotę określoną przez wydziały finansowe *prezydów rad narodowych*^{25a} przy wymiarze podatku od nabycia samochodu, gdyż kwota ta odpowiada z reguły cenom płaconym w uczciwym obrocie²⁶.

Jeśli chodzi o samochody osobowe produkowane w krajach kapitalistycznych, to przedsiębiorstwa uspołecznione w zasadzie nie prowadzą ich sprzedaży i w odniesieniu do nich stosowane będą z reguły ceny równe kwotom określanym przez wydziały finansowe przy wymiarze podatku. W tym kierunku zmierza słusznie także plan techniczny ubezpieczenia autocasco, w którym podano (w tabeli 4) orientacyjnie również takie właśnie ceny pojazdów. Przy wspomnianym już poważnym zróżnicowaniu wysokości składek za ubezpieczenie AC takie rozwiązanie wydaje się być jedynie słuszne. Ubezpieczenie AC jest obecnie stosunkowo kosztowne i dlatego tylko właściwe ukształtowanie ochrony ubezpieczeniowej oraz maksymalna efektywność tej ochrony mogą zwiększyć atrakcyjność tego ubezpieczenia i przyczynić się do jego upowszechnienia²⁷.

3) Przy ustalaniu wysokości szkody uwzględnia się koszty nabycia nowych części, jednakże — jak już wspomniano — z potrąceniem wartości pozostałości. Zgodnie z § 15 ust. 4 o.w.u. wartość pozostałości zniszczonych lub uszkodzonych części pojazdu ustala się, w ten sposób, że przyjmuje się wartość tych części według cen złomu, jeżeli nie nadają się one do naprawy (i tak jest zresztą najczęściej). W wypadku natomiast, gdy uszkodzone części nadają się do naprawy, ich wartość ustala się,

²⁵ Orzeczn. SN z dnia 3.II.1971 r., III CRN 450/70, OSNCP-1971, nr 11, poz. 205.

^{25a} Obecnie: terenowych organów administracji państwowej wykonujących swe zadania przy pomocy podległych im urzędów (art. 89, 49 i 65 ustawy z dnia 25.I.1968 r. o radach narodowych, tekst jednol.: Dz. U. z 1973 r. Nr 47, poz. 277).

²⁶ Por. jednak także wyrok SN z dnia 9.V.1967 r. III CR 409/65 OSPiKA 1968, nr 10, poz. 206 z głosem W. Warkalio.

²⁷ W. Warkalio: Głosa do wyroku SN, powołanego w przypisie poprzednim (26): op. cit., s. 440.

przyjmując 2/3 wartości tych części (według cen detalicznych ustalonych przez właściwe władze) pomnożoną przez stosunek wartości pojazdu w dniu wypadku do ceny nowego pojazdu i odejmując od otrzymanej w ten sposób kwoty przypuszczalny koszt naprawy.

4) Ustalając wysokość szkody, uwzględnąć należy także koszty materiałów niezbędnych do wykonania naprawy pojazdu (np. lakier, rozpuszczalnik, szpachlówka itd.) według cen ustalonych przez właściwe władze, jak również koszty robocizny, niezbędnej do wykonania naprawy, według obowiązujących stawek (§ 14 ust. 2 pkt 3 i 4 o.w.u.). Postanowienia o.w.u. nie uwzględniają występujących w praktyce różnic w kosztach materiałów niezbędnych do wykonania naprawy różnych pojazdów, np. w cenie lakieru do samochodu produkcji krajowej i państw zachodnioeuropejskich, choć przecież nowo montowane lub też uszkodzone i naprawione części samochodu powinny być pokrywane tym samym lakierem, którego użyto poprzednio do lakierowania całego pojazdu. Tak więc — jak się wydaje — o.w.u. powinny być w tym zakresie odpowiednio zmienione.

5) Jeśli chodzi o ogumienie nie nadające się do naprawy, a także o ogumienie pojazdu, które zostało ukradzione, to przy ustalaniu wysokości szkody uwzględnia się cenę detaliczną nowego ogumienia z potrąceniem kwoty amortyzacji (przy odpowiednim uwzględnieniu normy przebiegu dla danego ogumienia). Także i w tym przypadku o.w.u. powinny uwzględniać ceny i normy przebiegu ogumienia firm zachodnioeuropejskich, ogumienia radialnego itd., w które często wyposażone są pojazdy zagraniczne przy produkcji seryjnej.

Ustalone przez PZU w sposób wyżej podany i przy uwzględnieniu innych jeszcze postanowień o.w.u. odszkodowanie (bez uwzględnienia udziału własnego ubezpieczającego w szkodzie) nie może oczywiście przewyższać wysokości szkody poniesionej przez ubezpieczającego (art. 825 § 1 k.c.)²⁸. Dlatego też jeżeli po naprawie wartość pojazdu jest większa niż przed wypadkiem, to odszkodowanie powinno być niższe od kosztów naprawy. Ponieważ o.w.u. autocasco nie przewidują, żeby przy zastępowaniu uszkodzonych lub zniszczonych części pojazdu uwzględniać amortyzację wymienianych elementów, wypadki takie będą raczej rzadkie, choć możliwe²⁹.

W ubezpieczeniu pojazdów samochodowych AC jednostek gospodarki społecznej odszkodowanie za szkody częściowe zakład ubezpieczeń wypłaca w pełnej wysokości kosztów naprawy, nie stosując potrąceń z tytułu zastąpienia zniszczonych lub skradzionych części nowymi. Jedynie przy uszkodzeniach ogumienia nie kwalifikujących się do naprawy, PZU odlicza amortyzację wynikającą z urzędowych norm przebiegu, lecz bez potrącenia wartości pozostałości. Należy dodać, że z niektórymi resortami (np. ministerstw: Handlu Wewnętrznego, Przemysłu Lekkiego itd.) PZU zawarło porozumienia, na podstawie których nie potrąca się w razie zniszczenia ogumienia kwoty amortyzacyjnej.

²⁸ Por. też W. Warkalio: Odpowiedzialność odszkodowawcza, Warszawa 1972, s. 85 i nast. Warto dodać, że od ogólnej zasady zakazującej wzbogacenia się poszkodowanego na skutek otrzymania odszkodowania istnieją w ubezpieczeniach wyjątki, jak np. przy tak szczególnej formie ubezpieczenia mienia, jaką jest ubezpieczenie w wartości nowej.

²⁹ Por. też. A. Szpunar: O sposobach naprawienia szkody na mieniu, op. cit., s. 1601.

Ogólne warunki ubezpieczenia AC dla pojazdów j.g.u. przewidują franszyzę integralną w wysokości 100 zł (§ 4 ust. 1 pkt 9).

IV. W razie powstania szkody całkowitej, tj. zupełnego zniszczenia, kradzieży lub rabunku pojazdu, przyjmuje się jako wysokość szkody różnicę między wartością pojazdu w dniu wypadku a wartością pozostałości. Sposoby ustalania wartości pojazdu w dniu wypadku, jak również wartości pozostałości zostały dokładnie określone postanowieniami o.w.u. Jest to umowny sposób ustalenia wartości pojazdu, ocena więc, czy uznamy go za słuszny, nie ma żadnego znaczenia, gdyż zawierając umowę ubezpieczenia AC ubezpieczający godzi się na ten sposób ustalenia. Jeśli chodzi o ceny pojazdów nowych, to aktualne są tu w pełni uwagi poczynione przy omawianiu tzw. szkody częściowej.

Warto jeszcze dodać, że jeżeli PZU odpowiada za zniszczenie pojazdu samochodowego z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC (rozporządzenie RM z dnia 24.IV.1968 r.), to do oceny, czy pojazd należy uznać za całkowicie zniszczony, oraz do ustalenia wartości pojazdu zniszczonego nie zawsze mogą być stosowane, w drodze analogii, zasady określone postanowieniami o.w.u. autocasco. Jest tak przede wszystkim dlatego, że:

1) jeżeli właściciel uszkodzonego samochodu żąda przywrócenia stanu poprzedniego w postaci wyremontowania samochodu, sprawca nie może mu narzucić innej formy odszkodowania, polegającej w szczególności na tym, żeby poszkodowany zlikwidował uszkodzony samochód i poprzestał na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością samochodu przed wypadkiem a ceną uzyskaną za pozostałości (art. 363 § 1 k.c.). Jedyne wtedy, gdyby remont samochodu okazał się niemożliwy albo pociągał za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, rozszczenie poszkodowanego mogłoby się ograniczać do drugiej formy odszkodowania³⁰;

2) jeżeli zniszczony samochód nie jest już nowy, a jego remont pociągałby dla podmiotu odpowiedzialnego nadmierne trudności lub koszty, obliczenie wartości takiego pojazdu (jako przeznaczonego na kasację) — w sposób analogiczny do określonego w o.w.u. autocasco — nie prowadzi do pełnej kompensacji szkody³¹. Wyłacone bowiem w tak obliczonej wysokości odszkodowanie z reguły nie pozwoli poszkodowanemu na nabycie takiego samego samochodu jak ten, który został zniszczony. Przy starych samochodach wszelkie systemy obliczania wartości zniszczonego pojazdu oparte na tzw. współczynniku zużycia i starości są zazwyczaj nieprzydatne, albowiem stosując je, trzeba by najczęściej uznać, że wartość samochodu jest bliska zeru³². W wypadkach takich wyrównanie szkody może stanowić bądź to restytucja naturalna w formie dostarczenia podobnego samochodu tej samej marki (co już choćby ze względu na obowiązkowe ubezpieczenie OC jest nierealne), bądź też zapłata takiej sumy pieniężnej, za którą poszkodowany może kupić samochód podobny do zniszczonego³³.

³⁰ Por. w tej kwestii wyrok SN z dnia 1.IX.1970 r. II CR 371/70, OSNCP 1971, nr 5, poz. 93.

³¹ Należy pamiętać, że PZU odpowiada z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC w granicach odpowiedzialności sprawcy, określonych przepisami prawa odszkodowawczego.

³² Por. w tej sprawie np. A. R o u x: Le code fiscal des agents et courtiers d'Assurances, (b.d.), s. 37 i nast.

³³ Por. też L. W e c h s l e r: Automobiles endommagées à la suit d'accidents — Responsabilité et l'indemnisation, Paryż 1962, s. 25.

Powracając do postanowień o.w.u. autocasco, stwierdzić należy, że wymagają one uaktualnienia stosownie do nowej taryfy składek za to ubezpieczenie i założeń planu technicznego tego ubezpieczenia. Dotyczy to w szczególności postanowień regulujących sposób ustalenia wysokości szkody oraz zakres odpowiedzialności PZU i jego ograniczenia.

V. Do tej pory mówiliśmy — gdy chodzi o ubezpieczenie AC — o ustaleniu wysokości szkody. Wysokość szkody nie jest jednak równa wysokości wypłacanego przez PZU odszkodowania. Wysokość bowiem odszkodowania ubezpieczeniowego oblicza się w tym ubezpieczeniu przez potrącenie z ustalonej kwoty szkody udziału własnego ubezpieczającego w szkodzie³⁴ w wysokości ustalonej przez strony w umowie ubezpieczenia (§ 16 o.w.u.)³⁵.

Likwidacja szkody przez PZU może nastąpić bądź to na podstawie rachunków za naprawę uszkodzonego pojazdu, bądź też na podstawie kosztorysu naprawy pojazdu. Ten drugi sposób likwidacji szkody znajduje zastosowanie szczególnie wówczas, gdy ubezpieczający nie chce sam oddawać pojazdu do naprawy, lecz woli go zbyć w stanie uszkodzonym, a zamiast niego kupić nowy pojazd, albo też nie chce czekać na wypłatę odszkodowania do czasu przeprowadzenia naprawy, która się przedłuża (np. z powodu braku części zamiennych) itd.³⁶. Warto dodać, że w razie likwidacji szkody na podstawie rachunków konieczne jest również — przed oddaniem pojazdu do naprawy — złożenie w zakładzie ubezpieczeń kosztorysu naprawy w celu zatwierdzenia go przez PZU.

W ubezpieczeniu pojazdów samochodowych AC jednostek gospodarki uspołecznionej szkody całkowite pokrywane są przez zakład ubezpieczeń w dwojaki sposób:

1) w wysokości pełnej wartości samochodu w stanie nowym wówczas, gdy dany resort wprowadził scalony system ubezpieczenia³⁷ (dotyczy to jednak tylko jednostek państwowych);

2) w wysokości rzeczywistej wartości pojazdu w chwili powstania szkody (tj. z uwzględnieniem naturalnego zużycia i po potrąceniu wartości, jaką przedstawiają pozostałości po szkodzie) w odniesieniu do samochodów przedsiębiorstw należących do resortów, które nie wprowadziły scalonego systemu ubezpieczenia, oraz dla jednostek spółdzielczych^{38, 39}.

³⁴ Udział własny ubezpieczającego w szkodzie wynosi 10% wysokości szkody, z tym jednak uzupełnieniem, że w wariancie pierwszym ubezpieczenia (droższym) udział ten wynosi co najmniej 1000 zł, a w wariancie drugim ubezpieczenia (tańszym) co najmniej 5000 zł.

³⁵ Problematyka ustalania wysokości szkody, w szczególności zaś kwestie związane z ceną kosztów naprawy pojazdu, wymagałyby niewątpliwie obszerniejszego opracowania, które nie jest jednak możliwe w ramach niniejszego artykułu.

³⁶ Tak § 10 ust. 7 instrukcji nr 49/68 Naczelnego Dyrektora PZU (z dnia 6.IX.1968 r.).

³⁷ Jeżeli pojazd przeznaczony był w danym roku do kapitalnego remontu lub kasacji, odszkodowanie ulega odpowiedniemu zmniejszeniu.

³⁸ Tak S. D m o c h o w s k i w powołanej już wyżej pracy zbiorowej (przyp. 1): Ubezpieczenia majątkowe, op. cit., s. 267 i 268.

³⁹ W opracowaniu zająłem się ustaleniem wysokości szkody i odszkodowania wyłącznie w ubezpieczeniu autocasco prowadzonym przez PZU, pomijając całkowicie ubezpieczenie zawierane w tym zakresie przez Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta”, SA. Wprawdzie istota tego ostatniego ubezpieczenia jest taka sama jak tu omówionego, jednakże jego swoiste cechy, wynikające przede wszystkim stąd, że dotyczy ono tylko szkód powstałych na terenie krajów kapitalistycznych i Jugosławii, stwarzają potrzebę odrębnego omówienia kwestii ustalania wysokości szkody i odszkodowania. Na tak szerokie ujęcie zagadnienia nie pozwalają jednak ramy niniejszego artykułu.