

Sygn. akt III CZP 119/22

UCHWAŁA

Dnia 6 października 2022 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jacek Grela (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Jacek Widło

SSN Kamil Zaradkiewicz

w sprawie z powództwa P. spółki akcyjnej w W.
przeciwko Towarzystwu Ubezpieczeń [...] w W.
o zapłatę,
po rozstrzygnięciu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej
w dniu 6 października 2022 r.,
zagadnienia prawnego
przedstawionego przez Sąd Okręgowy w Warszawie
postanowieniem z dnia 7 marca 2022 r., sygn. akt XXIII Ga [...],

„Czy zakład ubezpieczeń może obniżyć należne odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów o rabaty oraz ulgi na części i materiały służące do naprawy pojazdu, możliwe do uzyskania w ramach współdziałania poszkodowanego z ubezpieczycielem w zakresie likwidacji szkody z odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody w procesie naprawy pojazdu (art. 362 k.c. w zw. z art. 354 § 2 k.c.)?”

podjął uchwałę:

Odszkodowanie przysługujące od zakładu ubezpieczeń na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów obejmuje wyłącznie niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy.

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w Warszawie postanowieniem z 7 marca 2022 r. przedstawił Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne, które wystąpiło w sprawie z powództwa P. spółki akcyjnej w W. przeciwko Towarzystwu Ubezpieczeń [...] w W. o zapłatę 6480,59 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie.

Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie wyrokiem z 16 października 2019 r. zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 3409 zł, zaś w pozostałej części powództwo oddalił. Podstawę dla ustalenia kosztów restytucji stanowiły ceny części oryginalnych o jakości O i Q. Sąd uwzględnił rabaty na części zamienne i materiały lakiernicze, gdyż uprawniony został o nich należycie poinformowany. Poszkodowany powinien z nich skorzystać, aby zapobiec powiększeniu szkody. W ten sposób respektowałby także obowiązek współdziałania z pozwanym przy wykonywaniu zobowiązania (art. 354 § 2 k.c.). Sąd oddalił również żądanie zwrotu kosztów prywatnej ekspertyzy.

Apelację od tego wyroku wniosła powódka.

Podczas rozpoznawania apelacji Sąd *ad quem* powziął wątpliwość wyrażoną w zagadnieniu prawnym przedstawionym do rozstrzygnięcia Sądowi Najwyższemu.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zagadnienie prawne przedstawione do rozstrzygnięcia stanowiło już przedmiot analizy judykatury sądów powszechnych. Natomiast doktryna i Sąd Najwyższy nie zajęli się jeszcze kompleksowo wskazanym problemem. Analiza orzecznictwa sądów *meriti* prowadzi do wniosku, że wyraźną przewagę ma tu stanowisko, iż przy ustalaniu odszkodowania nie jest dopuszczalne uwzględnianie rabatów i ulg wskazywanych przez zakłady ubezpieczeń. Z drugiej strony jednakże, widoczna jest niewątpliwie polaryzacja stanowisk.

Tytułem przykładu, w wyroku Sądu Okręgowego w Tarnowie z 7 maja 2019 r., I Ca 110/19 wskazano m.in., że „strona pozwana informowała powoda o możliwości uzyskania rabatu na części oryginalne [...]. Ponadto, zadeklarowała możliwość dostarczenia wybranych przez poszkodowanego części oryginalnych na swój koszt do dowolnego, wskazanego przez niego warsztatu. W toku

postępowania skarżąca wprost powoływała się na tę okoliczność, przedstawiając jednocześnie dowody na poparcie swoich twierdzeń. Z kolei powód nie kwestionował w żaden sposób faktu, że został poinformowany o możliwych rabatach ani nie uzasadnił, dlaczego z nich nie skorzystał. Co więcej, sam przyznał w swoich zeznaniach, że w ogóle nie kontaktował się z ubezpieczycielem w sprawie możliwości uzyskania rabatu. W tych okolicznościach, przy uwzględnieniu uwarunkowań prawnych [...], nie sposób uznać za zasadne, aby strona pozwana miała obowiązek zapłaty wyższego odszkodowania”.

W powyższej sytuacji zatem, sąd uznał, że rabaty i ulgi wskazywane przez ubezpieczycieli powinny być uwzględnione podczas ustalania wysokości odszkodowania. Zdaniem sądu zasądzenie odszkodowania w kwocie wyższej stanowiłoby w istocie nienależne świadczenie.

Z kolei w wyroku Sądu Rejonowego w Gdyni z 23 listopada 2017 r., I C 152/17, stanowiącego przykład odmiennego stanowiska wskazano m.in., że „pозwany ubezpieczyciel nie ma prawa narzucać poszkodowanemu konkretnego warsztatu, w którym ma zostać przeprowadzona naprawa. W realiach niniejszej sprawy zlecenie naprawy za pośrednictwem warsztatu wskazanego przez pozwanego byłoby równoznaczne z pozbawieniem poszkodowanego możliwości dokonania wyboru warsztatu, w którym chce naprawić samochód. Ponadto należy zauważyć, że zgodnie z treścią załączonego do zarzutów zaświadczenia, naprawa pojazdu poszkodowanego przez wskazany przez ubezpieczyciela zakład naprawczy miała zostać dokonana w oparciu o kalkulację naprawy sporządzoną przez pozwanego, a zatem przy zastosowaniu nieoryginalnych części zamiennych; jednakże jak wynika z opinii biegłego przywrócenie pojazdu powódki do stanu sprzed szkody gwarantowało jedynie użycie części oryginalnych. Nadto nie wiadomo, czy dokonanie naprawy w zakładzie naprawczym stosującym stawki tak dalece odbiegające od przeciętnych stawek rynkowych gwarantowałoby przywrócenie wszystkich właściwości pojazdu sprzed szkody. W tym stanie rzeczy sąd uznał, że przy określeniu wysokości poniesionej przez powódkę szkody winny znaleźć zastosowanie koszty wskazane przez biegłego - stawki stosowane na rynku [...]. Strona pozwana nie wykazała, aby wskazane przez biegłego stawki nie odpowiadały średnim stawkom stosowanym na rynku lokalnym”.

Sposób określania rozmiaru odszkodowania wypłacanego poszkodowanemu przez ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy jest dość szeroko omówiony w orzecznictwie Sądu Najwyższego, zaś wypracowane rozwiązania są wynikiem długotrwałego procesu wykładni. Ze względu na masowość szkód komunikacyjnych problemy związane z zasadami szacowania odszkodowań w tego rodzaju szkodach szczególnie często były przedmiotem wątpliwości zarówno z uwagi na trudności wynikające z zachowania spójności pomiędzy jedynie pieniężnym charakterem odpowiedzialności ubezpieczyciela i uprawnieniem poszkodowanego do wyboru między restytucją stanu poprzedniego a odszkodowaniem w pieniądzu, jakie przyznaje poszkodowanemu art. 363 § 1 k.c., jak też z powodu konieczności uwzględnienia różnorodnych konfiguracji okoliczności faktycznych, jakie współwystępowały w okresie pomiędzy powstaniem szkody, a rozstrzygnięciem sporu z ubezpieczycielem o wysokość odszkodowania. Przyjmuje się tu podstawowe, wyjściowe założenia interpretacyjne, pomocne przy rekonstrukcji szczegółowego zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Chodzi zwłaszcza o to, że poszkodowany nie może być pozbawiony prawa wyboru sposobu naprawienia poniesionej przez niego szkody, oraz że zdarzenia późniejsze, które wystąpią już po powstaniu szkody i mieszczą się w granicach właścicielskich decyzji poszkodowanego, nie powinny wpływać negatywnie na jego prawo do odszkodowania, ani rzutować zasadniczo na jego wysokość czy sposób ustalenia (zob. postanowienie SN z 20 lutego 2019 r., III CZP 91/18).

Zakres odszkodowania ubezpieczeniowego wyznacza obecnie art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 621 ze zm.), nakazujący ustalenie i wypłatę odszkodowania w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym i wprowadzający jedynie limit kwotowy określony przez sumę gwarancyjną (zob. uchwały składu siedmiu sędziów SN: z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144; z 13 marca 2012 r., III CZP 75/11, OSNC 2012, nr 7-8, poz. 81 i z 2 września 2019 r., III CZP 99/18, OSNC 2020, nr 2, poz. 13). Wynikająca z tego przepisu zasada akcesoryjnej

odpowiedzialności ubezpieczyciela pokrywa się zasadniczo z zakresem odpowiedzialności cywilnoprawnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym wynikającym z przepisów kodeksu cywilnego określających zakres odpowiedzialności odszkodowawczej. Tym samym pozostają tu aktualne ogólne zasady odpowiedzialności odszkodowawczej uregulowane w k.c., co zostało wielokrotnie podkreślone w judykaturze (zob. np. wyrok SN z 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01; uchwałę SN z 18 maja 2004 r., III CZP 24/04, OSNC 2005, nr 7-8, poz. 117; wyrok SN z 8 września 2004 r., IV CK 672/03; postanowienie składu siedmiu sędziów SN z 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05), wynikające zwłaszcza z art. 361 § 1 i 2 k.c. (zob. uchwałę SN z 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85). Na tej podstawie w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się zasadę pełnego odszkodowania, z ograniczeniem jedynie kwotowym do przewidzianej sumy gwarancyjnej - nie zaś tylko do określonych roszczeń mających naprawić jedynie bezpośrednie skutki zdarzenia szkodzącego (zob. np. uchwałę SN z 18 maja 2004 r., III CZP 24/04, OSNC 2005, nr 7-8, poz. 117; wyrok SN z 8 września 2004 r., IV CK 672/03; uchwałę składu siedmiu sędziów SN z 13 marca 2012 r., III CZP 75/11, OSNC 2012, nr 7-8, poz. 81). Pełne odszkodowanie obejmuje wszystkie szkodliwe skutki zdarzenia stanowiącego czyn niedozwolony, z którym ustawa łączy odpowiedzialność odszkodowawczą - zarówno powstałe wraz z tym zdarzeniem, jak i powstałe później - jeżeli tylko pozostają z nim w adekwatnym związku przyczynowym, tj. stanowią jego normalne następstwo (zob. uchwałę składu siedmiu sędziów SN z 2 września 2019 r., III CZP 99/18, OSNC 2020, nr 2, poz. 13). Z zasady pełnego odszkodowania wynika również zakaz przyznawania odszkodowania przewyższającego wysokość faktycznie poniesionej szkody (zob. uchwałę SN z 18 maja 2004 r., III CZP 24/04, OSNC 2005, nr 7-8, poz. 117). Tak rozumiana szkoda może mieć charakter dynamiczny i roszczenie o odszkodowanie może objąć nie tylko uszczerbek powstały wraz ze zdarzeniem sprawczym, ale i uszczerbek wynikły z późniejszych następstw pozostających z tym zdarzeniem w normalnym związku przyczynowym (zob. uchwałę składu siedmiu sędziów SN z 29 maja 2019 r., III CZP 68/18, OSNC 2019, nr 10, poz. 98).

Istotne uzupełnienie charakterystyki odpowiedzialności gwarancyjnej zakładów ubezpieczeń wyznaczają art. 805 § 2 pkt 1 i art. 822 § 1 k.c. Zgodnie z tymi przepisami ubezpieczyciel zobowiązany jest do naprawienia szkody jedynie w formie zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej. Jeżeli dochodzi do naprawienia szkody przez naprawę uszkodzonego pojazdu, to naprawienie szkody przez ubezpieczyciela polega na zapłaceniu kwoty pieniężnej koniecznej do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. W takim przypadku poszkodowanemu przysługuje roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego także wobec ubezpieczyciela, ale ze względu na charakter świadczenia ubezpieczeniowego przybiera ono postać żądania "restytucji pieniężnej" umożliwiającej przywrócenie stanu poprzedniego (zob. np. wyrok SN z 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01; uchwałę SN z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51; uchwały składu siedmiu sędziów SN: z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144 i z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28). Zastosowanie art. 822 § 1 w zw. z art. 363 § 1 k.c. oznacza, że poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. W takim przypadku może żądać wyrównania tego uszczerbku w jego majątku, który odpowiada wartości rzeczy zniszczonej wskutek działania sprawcy szkody (zob. postanowienia SN: z 7 grudnia 2018 r., III CZP 72/18 i z 20 lutego 2019 r., III CZP 91/18 oraz wyrok SN z 3 kwietnia 2019 r., II CSK 100/18). Tak rozumiany zakres odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy (zob. np. postanowienie SN z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, OSNC 2019, nr 9, poz. 94; postanowienie składu siedmiu sędziów SN z 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05), jak również celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki i zaciągnięte zobowiązania dotyczące najmu pojazdu zastępczego (zob. np. uchwałę składu siedmiu sędziów SN z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28 oraz uchwały SN: z 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85; z 15 lutego 2019 r., III CZP 84/18, OSNC 2020, nr 1, poz. 6; z 13 marca 2020 r., III CZP 63/19, OSNC 2020, nr 11, poz. 96), uzasadnione i konieczne koszty pomocy świadczonej

przez osobę mającą niezbędne kwalifikacje zawodowe, poniesione przez poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym prowadzonym przez ubezpieczyciela (zob. uchwałę składu siedmiu sędziów SN z 13 marca 2012 r., III CZP 75/11, OSNC 2012, nr 7-8, poz. 81), uzasadnione koszty ekspertyzy zleconej osobie trzeciej o ile jej sporządzenie było w okolicznościach sprawy niezbędne do efektywnego dochodzenia odszkodowania (zob. np. uchwałę SN z 18 maja 2004 r., III CZP 24/04, OSNC 2005, nr 7-8, poz. 117 oraz uchwały składu siedmiu sędziów SN: z 29 maja 2019 r., III CZP 68/18, OSNC 2019, nr 10, poz. 98 i z 2 września 2019 r., III CZP 99/18, OSNC 2020, nr 2, poz. 13). Formuła „celowych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków” jest zwykle rekonstruowana z wykorzystaniem dorobku orzeczniczego dotyczącego adekwatnego związku przyczynowego między zdarzeniem szkodzącym a szkodą.

Szkoda powstaje w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu na podstawie art. 436 k.c. oraz według zasad określonych w art. 363 § 2 w związku z art. 361 § 2 k.c. Szkodą (art. 361 § 2 k.c.) jest bowiem różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie. Zgodnie z zasadami ogólnymi odszkodowanie wypłacane w pieniądzu wyliczane jest tzw. metodą różnicy, polegającą na porównaniu stanu majątku poszkodowanego, który powstał w wyniku zdarzenia wywołującego szkodę, z hipotetycznym stanem tego majątku, gdyby zdarzenie takie nie zaistniało. Odszkodowanie powinno odpowiadać niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy. Już w wyroku Sądu Najwyższego z 20 listopada 1970 r., II CR 425/72 (OSNCP 1973, nr 6, poz. 111) stwierdzono, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu "wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego, do których należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy". W wyroku Sądu Najwyższego z 29 lutego 2002 r., V CKN 903/00 (OSNC 2003, nr 1, poz. 15) wskazano, że świadczenie zobowiązanego polegające na przywróceniu stanu poprzedniego lub zapłaceniu kwoty odpowiadającej wartości takiego przywrócenia

(kosztów naprawy samochodu) nie powinno przekraczać "kosztów celowych, ekonomicznie uzasadnionych". Wysokość tak określonego odszkodowania powinna być ustalona według poziomu cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy z daty ustalania odszkodowania (zob. wyrok SN z 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01), występujących na rynku lokalnym (zob. uchwałę SN z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51). W postanowieniu składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 24 lutego 2006 r., (III CZP 91/05), podkreślono, że odszkodowanie obejmuje koszty zakupu niezbędnych nowych części i innych materiałów, ustalając odszkodowanie uwzględnia się ceny rynku lokalnego oraz spadek wartości handlowej, zaś w razie istotnego wzrostu wartości pojazdu po naprawie świadczenie ubezpieczyciela obejmuje pełny koszt naprawy pomniejszony o wzrost wartości. W uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06 (OSNC 2007, nr 10, poz. 144) wskazano, że wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego będzie ustalona według cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy rzeczy z daty ustalenia odszkodowania. Podkreślono, że „metoda kosztorysowa ustalania odszkodowania komunikacyjnego zakłada z natury rzeczy posługiwanie się parametrami najbardziej zobiektywizowanymi z punktu widzenia obrotu gospodarczego (wykorzystanie części zamiennych i dokonanie usług niezbędnych do naprawy samochodu, tj. odtworzenia jego stanu technicznego przed powstaniem szkody; posługiwanie się cenami tych części i usług, które poszkodowany mógłby zapłacić w celu zapewniającym takiego odtworzenia). Chodzi tu zatem o odpowiednio zobiektywizowaną i dającą się zweryfikować symulację kosztów przyszłej, ewentualnej naprawy samochodu. Rzecz jasna, że ustalone odszkodowanie nie musiałyby zawsze pokrywać się z odszkodowaniem ustalonym w oparciu o indywidualnie sporządzone faktury. Różnice te mogą wynikać z różnych przyczyn, w tym m.in. z tego, czy przy naprawie wykorzystano części nowe, czy części używane, w jakim zakładzie naprawczym dokonywana będzie naprawa samochodu. Jeżeli jednak dopuszcza się możliwość stosowania w praktyce ubezpieczeniowej omawianej metody kosztorysowej w zakresie ustalania wysokości odszkodowania ubezpieczeniowego, a jednocześnie akcentuje to, że poszkodowany nie musi jednak dokonywać naprawy rzeczy (samochodu),

należy liczyć się ze wspomnianymi, możliwymi rozbieżnościami w zakresie rozmiaru odszkodowania przy zastosowaniu obu metod jego ustalenia. Tzw. metoda rachunkowa daje zatem wyniki bardziej zindywidualizowane, tzw. metoda kosztorysowa opiera się zawsze na symulacji. Ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania, ustalonego na podstawie metody kosztorysowej, zawsze będzie należała do sądu". W postanowieniu Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18 (OSNC 2019, nr 9, poz. 94) wskazano natomiast, że „w indywidualnych okolicznościach sprawy odszkodowanie wyliczone przez poszkodowanego metodą kosztorysową (*in abstracto*) lub rachunkową (*in concreto*) może być obniżone. Będzie to miało miejsce, jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że taki sposób rozliczenia szkody przewyższa wielkość uszczerbku w majątku poszkodowanego. Przykładowo w przypadku skorzystania z usług naprawczych lub zakupu części w warunkach promocyjnych (np. karta stałego klienta) rzeczywisty wydatek poniesiony przez poszkodowanego może być niższy niż przeciętny koszt naprawy wyliczony przez biegłego”.

Sposób ustalenia niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy został najszerzej omówiony w uchwale Sądu Najwyższego z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03 (OSNC 2004, nr 4, poz. 51). Wskazano tam m.in., że „poszkodowanemu przysługuje wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. W praktyce będą to zazwyczaj autoryzowane warsztaty naprawcze związane z określoną marką samochodu i prowadzące obsługę serwisową pojazdu. Wybierając takie warsztaty, poszkodowany może się kierować m.in. ich fachowością, rzetelnością technicznej obsługi i poziomem prac naprawczych oraz określonymi niekiedy profitami połączonymi ze stałą obsługą serwisową. Co więcej, wybranemu warsztatowi naprawczemu poszkodowany mógłby powierzyć naprawę kompleksową, jeżeli obejmowałaby ona kilka różnych fragmentów uszkodzonego pojazdu (np. naprawy kilku układów pojazdu, prac blacharskich i lakierniczych). [...] Warsztaty te mogą posługiwać się różnymi cenami w zakresie tych samych lub podobnych prac naprawczych. Co więcej, ceny te mogą odbiegać w odpowiedniej skali od cen stosownych przez warsztaty naprawcze działające na odpowiednim rynku lokalnym (np. na terenie określonego miasta lub gminy). W takiej właśnie

sytuacji powstaje zagadnienie określenia wysokości omawianego odszkodowania przysługującego poszkodowanemu. [...] Efekt w postaci naprawienia osiągnięty zostaje wtedy, gdy w wyniku prac naprawczych uszkodzony samochód doprowadzony zostaje do stanu technicznej używalności odpowiadającej stanowi przed uszkodzeniem. Zgodnie z zasadą pełnej kompensaty poniesionej szkody (art. 361 § 2 k.c.), poszkodowany będzie mógł domagać się od podmiotu odpowiedzialnego (ubezpięzyciela) odszkodowania obejmującego poniesione koszty wspomnianych prac naprawczych. Nie można przyjąć, że poszkodowany będzie mógł domagać się jakichkolwiek poniesionych kosztów tych prac. Z oczywistych względów nie mogą to być koszty, które służyły do poprawienia standardu uszkodzonego pojazdu, a więc do podniesienia jego stanu technicznego w porównaniu ze stanem przed wyrządzeniem szkody, nawet wówczas, gdy ubezpieczyciel nie kwestionował przedmiotowego zakresu naprawy ani jej metody. To samo dotyczy sytuacji, w której wprowadzie poprzedni stan techniczny samochodu ostatecznie został przywrócony, ale w kosztach naprawy ujęto także koszty poprawek spowodowanych przez warsztat naprawczy (np. poprawki wadliwie wykonanych pierwotnie prac lub konieczność wymiany wadliwych części zamiennych). Również w sytuacji, w której koszty naprawy poniesione zostały jedynie w celu przywrócenia istniejącego przed uszkodzeniem stanu używalności samochodu, powstaje potrzeba odpowiedniej selekcji takich kosztów i ich odpowiedniej weryfikacji na podstawie zobiektywizowanych kryteriów. [...] Za "niezbędne" koszty naprawy należy uznać takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego. [...] Kosztami "ekonomicznie uzasadnionymi" są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Jeżeli nie kwestionuje się uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat

naprawczy. Przyjęcie cen przeciętnych dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania, niezależnie od samej metody ich wyliczania, która może być zróżnicowana, nie kompensowałoby poniesionej przez poszkodowanego szkody, gdyby ceny przyjęte w warsztacie naprawczym były wyższe od przeciętnych. Trzeba jeszcze dodać, że określanie kosztów naprawy samochodu wyłącznie przy uwzględnianiu ceny przeciętnej prowadzić mogłoby do relatywizacji w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania należnego poszkodowanym posiadaczom pojazdów mechanicznych, gdyż różne mogą być metody obliczania cen przeciętnych w odniesieniu do poszczególnych usług naprawczych oferowanych na rynku. Otwarta pozostałaby także kwestia terytorialnego aspektu obliczania takich cen. Gdyby zastosować w tym zakresie regułę średnich cen obowiązujących na rynku krajowym, to przy zróżnicowaniach cen w poszczególnych regionach Polski, np. w związku ze wzmożonym popytem na określone usługi naprawcze w niektórych rejonach i aglomeracjach kraju, doszłoby do wypłaty poszkodowanym odszkodowań ubezpieczeniowych ewidentnie zaniżonych w stosunku do kosztów poniesionych w związku z naprawą uszkodzonego pojazdu. Terytorialny aspekt kształtowania się cen stosowanych przez zakłady naprawcze w zakresie różnych kategorii usług naprawczych należy brać pod uwagę także wówczas, gdy odrzuca się możliwość przyjmowania w zakresie ustalania wysokości odszkodowania formuły cen przeciętnych. Poszkodowany mógłby dokonać naprawy samochodu np. w miejscu zamieszkania lub w miejscu uszkodzenia samochodu. Miejsca te wyznaczają jednocześnie rynek lokalny usług naprawczych, tj. krąg podmiotów świadczących usługi naprawcze na określonym obszarze. Jeżeli zatem poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy samochodu odpowiadają cenom stosowanym przez usługodawców na lokalnym rynku i jednocześnie można te koszty zaliczyć do kategorii niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych, ubezpieczyciel nie miałby podstaw do odmowy wypłaty odszkodowania odpowiadającego wspomnianym kosztom. W rezultacie należy przyjąć, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku usług naprawczych. [...] W praktyce

ubezpieczeniowej niektóre zakłady ubezpieczeń przekazują poszkodowanemu zgłaszającemu szkodę standardowo opracowaną informację dotyczącą ustalenia wysokości kosztów i sposobu naprawy uszkodzonego pojazdu objętego ubezpieczeniem, z reguły po akceptacji zakresu i sposobu naprawy. [...] Informacje te, niezależnie od stopnia ich szczegółowości, kategoryczności sformułowań i czasu przekazania poszkodowanemu (zwykle po zgłoszeniu szkody), nie mają żadnego znaczenia w sferze określenia kryteriów wysokości należnego odszkodowania ubezpieczeniowego. Co najwyżej mogą tylko informować poszkodowanego o stosowanych na rynku lokalnym (obejmującym lokalne warsztaty naprawcze) możliwych cen naprawy pojazdów mechanicznych”.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego podkreśla się że strony stosunku zobowiązaniowego wynikającego z odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela mają obowiązek współdziałania (art. 354 § 2 k.c.). W ramach tego obowiązku powinnością poszkodowanego, jako wierzyciela, jest lojalne postępowanie na etapie likwidacji szkody przez ograniczanie zakresu świadczenia odszkodowawczego ubezpieczyciela. Brak podjęcia takich działań mimo, że leżały w zakresie możliwości poszkodowanego, nie może zwiększać odszkodowania należnego od ubezpieczyciela zobowiązanego do naprawienia szkody (zob. postanowienie składu siedmiu sędziów SN z 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05; postanowienie SN z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, OSNC 2019, nr 9, poz. 94; uchwałę SN z 15 lutego 2019 r., III CZP 84/18, OSNC 2020, nr 1, poz. 6; wyrok SN z 3 kwietnia 2019 r., II CSK 100/18). W cytowanej uchwale Sądu Najwyższego z 15 lutego 2019 r., III CZP 84/18 wskazano, że „należy proporcjonalnie wyważyć interesy poszkodowanego i ubezpieczyciela kierując się standardem rozsądnie myślącej osoby, która określone zachowanie uznałaby za celowe, konieczne i racjonalne ekonomicznie. Nie można jednak kreować po stronie poszkodowanego niezgodnych ze standardem należytej staranności obowiązków, przerzucając na niego po oddaniu pojazdu do naprawy profesjonalnemu zakładowi naprawczemu wymogu monitorowania prawidłowości naprawy lub poszukiwania części, gdy problem z ich uzyskaniem w określonym odcinku czasowym ma autoryzowana stacja obsługi. Postulat zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów nie może prowadzić do nieuwzględniania braku możliwości przewyższenia przez

poszkodowanego perturbacji związanych z czasową niedostępnością części koniecznych do naprawy pojazdu określonej marki. Trzeba mieć również na względzie, że poszkodowany nie jest najczęściej podmiotem zajmującym się profesjonalnie mechaniką pojazdową i nie można od niego wymagać by zdawał sobie sprawę w każdym przypadku z wpływu uszkodzonych i nienaprawionych elementów na możliwość bezpiecznego i nieuciążliwego użytkowania pojazdu". Natomiast w uchwale Sądu Najwyższego z 11 września 2020 r., III CZP 90/19 (OSNC 2021, nr 2, poz. 10) wskazano, że „w sytuacji gdy, spełniając warunki do obniżenia kwoty należnego od niego podatku, podatnik z przysługującego mu prawa do obniżenia podatku nie skorzysta, zgodnie z zasadą *compensatio lucri cum damno*, nie powinno to mieć wpływu na ustalenie należnego odszkodowania, obowiązkiem poszkodowanego jest bowiem dążenie do ograniczenia rozmiarów szkody". Należy podkreślić, że kwestia ta rzadko jest omawiana w kontekście zasad ustalania niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy, pojawia się głównie w związku z innymi kosztami pojawiającymi się po stronie poszkodowanego w związku ze szkodą. Chodzi zwłaszcza o wydatki związane z najmem pojazdu zastępczego. W tym kontekście w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11 (OSNC 2012, nr 3, poz. 28) wskazano, że „nie wszystkie wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane, istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art. 354 § 2, art. 362 i art. 826 § 1 k.c.). Na dłużniku ciąży w związku z tym obowiązek zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, niedających się wyeliminować w inny sposób, z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika. Nie jest celowe nadmierne rozszerzanie odpowiedzialności odszkodowawczej i w konsekwencji - gwarancyjnej ubezpieczyciela, co mogłoby prowadzić do wzrostu składek ubezpieczeniowych". Warto jednak zwrócić uwagę na pogląd przedstawiony w uchwale Sądu Najwyższego z 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17 (OSNC 2018, nr 6, poz. 56), w której wskazano, że „przeciwko przedstawionemu stanowisku nie przemawia wystarczająco silnie przyjmowany w orzecznictwie Sądu Najwyższego pogląd, że

odpowiedzialnością ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej objęte są - jako "niezbędne i ekonomicznie uzasadnione" - koszty naprawy pojazdu ustalone według cen, którymi posługuje się swobodnie wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu, choćby odbiegały (były wyższe) od cen przeciętnych, jeżeli tylko odpowiadają cenom stosowanym przez usługodawców na lokalnym rynku (zob. zwłaszcza uchwałę SN z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51 i postanowienie składu siedmiu sędziów SN z 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05). Trzeba zwrócić uwagę, że w przypadku kosztów naprawy pojazdu służących bezpośrednio wyeliminowaniu już istniejącej szkody majątkowej interes poszkodowanego podlega intensywniejszej ochronie niż w przypadku wydatków na najem pojazdu zastępczego, które nie służą wyrównaniu szkody - utrata możliwości korzystania z rzeczy nie jest szkodą - lecz jedynie wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu (zob. uchwałę składu siedmiu SN z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28). W konsekwencji wymagania dotyczące pokrycia obu kategorii kosztów różnią się. O ile celowość i ekonomiczność wydatków służących bezpośrednio restytucji (naprawie pojazdu) jest kontrolowana co do zasady tylko w wąskich granicach określonych w art. 363 § 1 zd. 2 k.c., o tyle w przypadku kosztów służących wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych - jest samoistną, podstawową przesłanką warunkującą zakwalifikowanie tych wydatków jako szkodę. Znaczenie tej różnicy uwidacznia się także w tym, że zgodnie z cytowaną uchwałą składu siedmiu sędziów z 17 listopada 2011 r. kompensacie podlegają jedynie rzeczywiście poniesione wydatki na najem pojazdu zastępczego, podczas gdy koszty naprawy pojazdu mogą być - zgodnie z utrwalonym orzecznictwem - dochodzone jeszcze przed ich poniesieniem".

Przedstawiona analiza orzecznictwa Sądu Najwyższego pozwala przyjąć, że zarówno ocena prawna dokonana w sprawie przez Sąd pierwszej instancji, jak też zagadnienie prawne przedstawione przez Sąd drugiej instancji, zostały oparte na błędnych założeniach. W formule „niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy” nie mieści się jakikolwiek automatyzm, a w szczególności jednoznaczne i odgórne przesądzenie, że odszkodowanie przysługujące od

zakładu ubezpieczeń z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może być każdorazowo obniżone o rabaty oraz ulgi na części i materiały służące do naprawy pojazdu. Jednocześnie nie można z góry wykluczyć możliwości uwzględnienia rabatów i ulg, o ile na podstawie okoliczności konkretnej sprawy będzie możliwe przyjęcie, że mieszczą się one czy wręcz współkształtują niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. Kwestia ta należy generalnie do materii postępowania dowodowego, powinna być ustalona przez sąd, ze szczególnym uwzględnieniem wniosków wynikających z opinii biegłego. Niezbędne jest ustalenie, czy faktycznie ceny z uwzględnieniem rabatów i ulg są stosowane przez ubezpieczyciela na rynku lokalnym, zaś możliwość skorzystania z nich przez poszkodowanego nie jest związana z jakimiś szczególnymi trudnościami. Ocena w tym zakresie powinna być ostrożna. Nie można nie zauważyć, że odwoływanie się do rzekomych rabatów i ulg może stanowić łatwy sposób na sztuczne obniżenie odszkodowania należnego poszkodowanemu, jak też godzić w jego prawo wyboru sposobu likwidacji szkody czy też w prawo podjęcia decyzji, aby samochodu w ogóle nie naprawiać. Z drugiej strony nie można zupełnie wykluczyć możliwości uwzględnienia rabatów i ulg w określonych okolicznościach sprawy. W orzecznictwie Sądu Najwyższego podkreśla się konieczność utrzymania ochrony interesów poszkodowanego w rozsądnych granicach. Jeśli zatem ceny z uwzględnieniem rabatów i ulg są faktycznie stosowane przez zakład ubezpieczeń za pośrednictwem współpracującej z nim i dostatecznie rozbudowanej na rynku lokalnym sieci warsztatów naprawczych i sklepów z częściami zamiennymi, to tak rozumiane ceny mogą stanowić niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy.

Przyjęcie konieczności automatycznego uwzględnienia rabatów i ulg oferowanych przez zakład ubezpieczeń w zasadzie dyskwalifikuje sporządzoną w sprawie opinię biegłego. Niewątpliwie podkreślenia również wymaga, że niezbędność i zasadność ekonomiczna kosztów naprawy pojazdu stanowią górną granicę zakresu świadczenia odszkodowawczego. Poszkodowany bowiem nie może uzyskać odszkodowania w wysokości, która czyniłaby go bezpodstawnie wzbogaconym.

Z przedstawionych względów Sąd Najwyższy podjął uchwałę, jak na wstępie (art. 390 § 1 k.p.c.).