

UCHWAŁA

24 września 2025 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Dariusz Dończyk (przewodniczący)

SSN Monika Koba (sprawozdawca)

SSN Roman Trzaskowski

Protokolant Agnieszka Łuniewska

po rozpoznaniu na posiedzeniu jawnym 26 sierpnia 2025 r. w Warszawie
w sprawie z powództwa Ł.O.

przeciwko Towarzystwu Ubezpieczeń spółce akcyjnej w W.
o zapłatę,

na skutek przedstawienia przez Sąd Okręgowy w Poznaniu
postanowieniem z 28 marca 2024 r., II Ca 1887/23,
zagadnienia prawnego:

1. „Czy w sytuacji, gdy poszkodowany dokonał naprawy uszkodzonego samochodu, ale zapłacona przez niego cena z tytułu kosztów naprawy nie została powiększona o podatek VAT i usługodawca realizujący naprawę podatku tego nie odprowadził, należne poszkodowanemu odszkodowanie od ubezpieczyciela sprawcy szkody z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego, mimo to, powinno objąć stawkę podatku VAT?”

2. „Czy w sytuacji, gdy poszkodowany dokonał naprawy uszkodzonego samochodu przywracając go do stanu sprzed szkody, należne mu odszkodowanie od ubezpieczyciela sprawcy szkody z tytułu ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego powinno opiewać na rzeczywiste koszty naprawy, czy też powinno być ustalone metodą kosztorysową, czyli według hipotetycznych kosztów naprawy?”

3. „Czy dopuszczalne jest przyznanie poszkodowanemu odszkodowania z tytułu kosztów naprawy uszkodzonego samochodu z uwzględnieniem rabatów na części zamienne i materiał lakierniczy, które ubezpieczyciel z ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego, ponoszący odpowiedzialność za szkodę, proponuje i udostępnia poszkodowanemu?”

podjął uchwałę:

1. Ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy jest dopuszczalne także wtedy, gdy poszkodowany naprawił pojazd.

2. Wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu kosztów naprawy pojazdu może uwzględniać rabaty na części zamienne i materiał lakierniczy oferowane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielem tylko wtedy, gdy skorzystaniu z nich nie sprzeciwia się uzasadniony interes poszkodowanego.

3. Odszkodowanie przysługujące z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje kwoty podatku od towarów i usług, jeżeli poszkodowany poniósł już koszty naprawy pojazdu, a zapłacona przez niego cena nie została powiększona o ten podatek.

Monika Koba

Dariusz Dończyk

Roman Trzaskowski

[A.T.]

UZASADNIENIE

Zagadnienia prawne przedstawione Sądowi Najwyższemu wyłoniły się w sprawie, w której wyrokiem z 28 lipca 2023 r. Sąd Rejonowy Poznań-Grunwald i Jeżyce w Poznaniu zasądził od pozwanego Towarzystwa Ubezpieczeń spółki akcyjnej w W. na rzecz powoda Ł.O. kwotę 61 315,03 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od kwoty 58 576,21 zł od 13 czerwca 2020 r. oraz od kwoty 2738,82

zł od 31 maja 2023 r., tytułem uzupełnienia odszkodowania, a w pozostałym zakresie oddalił powództwo i orzekł o kosztach procesu.

Sąd pierwszej instancji ustalił, że samochód stanowiący własność powoda uległ uszkodzeniu 13 stycznia 2020 r. w trakcie kolizji, za którą odpowiedzialność ponosi pozwany jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. W postępowaniu likwidacyjnym pozwany przyznał odszkodowanie w kwocie 210 684, 87 zł na podstawie kalkulacji, w której uwzględniono ceny części oryginalnych oraz alternatywnych jakości P, przy zastosowaniu rabatu 15 % na części oryginalne i 40% na materiał lakierniczy.

Pozwany złożył powodowi propozycję nabycia części zamiennych oraz materiału lakierniczego wraz z rabatami w warsztacie naprawczym z nim współpracującym; powód nie wyraził jednak zainteresowania. Po wypadku poszkodowany poddał pojazd naprawie. Na podstawie opinii biegłego z dziedziny wyceny pojazdów i kalkulacji kosztów naprawy Sąd Rejonowy ustalił, że koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody przy zastosowaniu cen części oryginalnych oraz średniej stawki za roboczogodzinę serwisów nieautoryzowanych opiewają na kwotę 271 999, 90 zł brutto. Jedynie naprawa z wykorzystaniem części oryginalnych pozwoliłaby na pełne doprowadzenie pojazdu powoda do stanu sprzed kolizji. Jego wartość rynkowa przed szkodą wynosiła 340 200 zł, a po szkodzie 133 300 zł.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Rejonowy kierując się zasadą pełnej kompensaty szkody (art. 361 § 2 k.c.) podzielił dominujący w orzecznictwie pogląd, że powstanie roszczenia z tytułu przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależą od tego, czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. Wskazał, że odpowiada ono niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy, a naprawa uzyskana przed uzyskaniem świadczenia od ubezpieczyciela, jej koszt i faktyczny zakres, nie ma zasadniczego wpływu na sposób ustalania wysokości odszkodowania. Nie ma zatem znaczenia, czy naprawienie szkody następuje na podstawie faktur za naprawę pojazdu, czy wyceny kosztów naprawy – zasady naprawienia szkody muszą być identyczne.

W konsekwencji uznał, że odszkodowanie powinno odpowiadać wysokości hipotetycznych kosztów naprawy i wysokość należnego powodowi odszkodowania ustalił metodą kosztorysową dzieląc wnioski wynikające z opinii biegłego. Uwzględniając części zamienne oryginalne i bez rabatów stwierdził, że ubezpieczyciel nie jest uprawniony do dokonywania za poszkodowanego wyboru zakładu naprawczego, w którym dokonana ma być naprawa ani do jednostronnego wyboru części cen zamiennych dla ustalenia wysokości odszkodowania.

Ponadto pozwany nie wykazał faktycznej możliwości nabycia przez powoda części zamiennych i materiałów lakierniczych w granicach cen wymienionych w sporządzonym przez siebie kosztorysie. Przyjęto w nim bowiem ceny części zamiennych od innych podmiotów niż te, które udostępniają części z rabatami zgodnie z porozumieniami z pozwanym. Nie wykazał także jakie były ceny detaliczne części zamiennych u dostawców udostępniających je z rabatami, a zatem jaki byłby ostateczny koszt części zamiennych i materiałów lakierniczych.

Powyższe rozstrzygnięcie zostało zaskarżone apelacją przez pozwanego.

W toku postępowania apelacyjnego w wykonaniu zobowiązania Sądu Okręgowego pełnomocnik powoda wyjaśnił, że powód nadal jest właścicielem samochodu i nie dokonał jego naprawy, gdyż oczekuje na wypłatę odszkodowania. Korygując powyższe informacje na rozprawie wskazał, że po kolizji pojazd został naprawiony, naprawę wykonano przy wykorzystaniu części oryginalnych, jednak nie ma wiedzy, czy powód otrzymał jakiegokolwiek rachunki czy faktury za naprawę.

Podczas rozpoznawania apelacji Sąd Okręgowy w Poznaniu powziął poważne wątpliwości, którym dał wyraz w zagadnieniach prawnych, przedstawionych Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia na podstawie art. 390 k.p.c.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kluczowy problem przedstawiony przez Sąd Okręgowy dotyczy tego, czy w sytuacji gdy poszkodowany dokonał naprawy uszkodzonego samochodu przywracając go do stanu przed szkody, należne mu odszkodowanie od ubezpieczyciela sprawcy szkody z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powinno opiewać na rzeczywiste koszty

naprawy, czy też powinno być ustalone metodą kosztorysową, czyli według hipotetycznych kosztów naprawy.

Podjmując to zagadnienie opowiedzieć należy się za rozwiązaniem, że ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy jest dopuszczalne także wtedy, gdy poszkodowany naprawił pojazd.

W tym zakresie Sąd Najwyższy w składzie podejmującym uchwałę podziela tradycyjny pogląd prezentowany od dziesięcioleci w orzecznictwie Sądu Najwyższego jako bardziej kompatybilny z ochronną funkcją poszkodowanego, którą powinno pełnić odszkodowanie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. W konsekwencji nie podziela przeciwnego stanowiska wyrażonego w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 11 września 2024 r., III CZP 65/23 (OSNC 2025, nr 4, poz. 41), akceptującej stanowisko wypracowane w nowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego (zob. postanowienia Sądu Najwyższego z 17 lipca 2020 r., V CNP 43/19, niepubl.; z 11 września 2020 r., IV CNP 26/19, niepubl. oraz wyroki Sądu Najwyższego z 10 czerwca 2021 r., IV CNPP 1/21, OSNC 2022, nr 3, poz. 33; z 8 grudnia 2022 r., II CSKP 726/22, OSNC 2023, nr 6, poz. 63; z 15 grudnia 2022 r., II CNPP 7/22, z 30 listopada 2023 r., II CNPP 30/22, niepubl. i z 12 kwietnia 2024 r., II CNPP 33/22, niepubl.).

Pozostawiając w tym miejscu na uboczu znane powszechnie problemy związane z problematyką orzekania przez Sąd Najwyższy w składach złożonych z sędziów, którzy – tak, jak ma to miejsce w przypadku uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 11 września 2024 r., III CZP 65/23 oraz w wyżej przytoczonych orzeczeniach Sądu Najwyższego - zostali powołani do urzędu na stanowisku sędziowskim przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek Krajowej Rady Sądownictwa ukształtowanej w trybie określonej przepisami ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o Krajowej Radzie Sądownictwa, oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r., poz. 3, z późn. zm.), co zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego z 23 stycznia 2020 r. podjętą w składzie połączonych Izb: Cywilnej, Karnej oraz Pracy i Ubezpieczeń Społecznych (BSA I – 4110-

1/2020), mającą moc zasady prawnej, skutkuje sprzecznością tak ukształtowanego składu sądu - orzekającego po dniu wydania uchwały - z przepisami prawa w rozumieniu art. 379 pkt 4 k.p.c., (zob. m.in. pkt 1 i 3 oraz 54 uchwały; uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 22 czerwca 2022 r., I KZP 2/22, OSNKW 2022, nr 6, poz. 22; uchwała Sądu Najwyższego z 5 kwietnia 2022 r., III PZP 1/22, OSNP 2022, nr 10, poz. 95; postanowienia Sądu Najwyższego z 26 maja 2020 r., III KK 75/20 i IV KK 110/20; z 22 grudnia 2020 r., IV KK 516/20; z 21 maja 2020 r., III KO 15/20; z 16 września 2021 r., I KZ 29/21, OSNK 2021, nr 10, poz. 41; z 29 września 2021 r., V KZ 47/21 i II KO 30/21; z 18 stycznia 2022 r., I KZ 61/21; z 21 stycznia 2022 r., III CO 6/22 i III CO 37/22; z 30 grudnia 2021 r., I CSK 197/20; z 10 stycznia 2024 r., II PUO 2/24; wyrok Sądu Najwyższego z 26 lipca 2022 r., III KK 404/21 oraz wyroki Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 grudnia 2023 r., C-718/21 i z 7 listopada 2024 r., C-326/23; wyroki Europejskiego Trybunału Praw Człowieka: z 22 lipca 2021 r., nr 43447/19, *Reczkowicz przeciwko Polsce*; z 8 listopada 2021 r., nr 49868/19 i 57511/19, *Dolińska-Ficek i Ozimek przeciwko Polsce*; z 3 lutego 2022 r., nr 1469/20, *Advance Pharma spółka z ograniczoną odpowiedzialnością przeciwko Polsce*; i z 23 listopada 2023 r., *Wałęsa przeciwko Polsce*, skarga nr 50849/21), Sąd Najwyższy nie podziela argumentacji przytoczonej w powołanej uchwale, podsumowującej przeciwne stanowisko wykształcone w nowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego.

Ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ponosi odpowiedzialność w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody i w takich też granicach ustalane jest i wypłacane odszkodowanie (art. 436 § 1 i 2 w związku z art. 363 § 2, z art. 361 § 2 i z art. 822 § 1 k.c. oraz w związku z 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 2025 r., poz. 367 – dalej: „ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych” lub „u.u.o.”). Odszkodowanie ustala się z jednej strony respektując zasadę pełnej kompensacji szkody, a z drugiej strony nie przekraczając wysokości faktycznie doznanej przez poszkodowanego szkody. Artykuł 363 § 1 k.c. nie przewiduje wprost sposobu naprawienia szkody

polegającego na zapłacie sumy pieniężnej odpowiadającej przewidywanym kosztom usunięcia wady (uszkodzenia) rzeczy. Możliwość taką dopuszczono jednak szeroko w zakresie roszczeń o naprawienie szkody związanej z uszkodzeniem pojazdu kierowanych do ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej i stanowisko to należy uznać w orzecznictwie za utrwalone. Z art. 822 § 1 k.c. wynika bowiem, że obowiązek ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej polega na zapłacie określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone przez ubezpieczonego osobom trzecim, a więc na spełnieniu świadczenia pieniężnego. Artykuł 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 k.c. w ten sposób, że roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przekształca się w roszczenie o zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Poszkodowany może zatem według swojego wyboru żądać od ubezpieczyciela zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji albo zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej zgodnie z metodą różnicy. Jeżeli jednak koszt naprawy samochodu jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do kwoty odpowiadającej różnicy wartości samochodu sprzed i po wypadku (zob. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15).

Szkodą w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. jest bowiem różnica między stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, który istniałby, gdyby nie wystąpiło zdarzenie szkodzące. Obowiązek naprawienia szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego w majątku poszkodowanego lub wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej wyrównującej ten uszczerbek powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody (art. 363 § 1 k.c.) i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany podjął działania zmierzające do zlikwidowania szkody i czy w ogóle zamierza ją naprawić. Odszkodowanie ma bowiem wyrównać uszczerbek majątkowy powstały w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, istniejący od chwili jej powstania do czasu, gdy zobowiązany wypłaci poszkodowanemu sumę pieniężną odpowiadającą szkodzie ustalonej w sposób przewidziany prawem. Przy takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego istotne jest, że odszkodowanie – o ile nie przekracza wartości samochodu przed uszkodzeniem - ma odpowiadać kosztom usunięcia opisanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego (zob. m.in.

uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/01, OSNC 2012, nr 10, poz. 112; 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; uchwały Sądu Najwyższego z 30 maja 1994 r., III CZP 71/94, OSNC 1994, nr 12, poz. 234; z 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74; z 13 czerwca 2013 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51; z 14 września 2006 r., III CZP 65/06, OSNC 2007, nr 6, poz. 83; z 26 lutego 2006 r., III CZP 5/06, OSNC 2007, nr 1, poz. 6; z 24 sierpnia 2017r., III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56 oraz wyroki Sądu Najwyższego z 30 grudnia 1960 r., I CR 58/60, OSNC 1962 r., nr 3, poz. 91; z 1 września 1970 r., II CR 371/70, OSNC 1971, nr 5, poz. 93; z 7 lutego 1971 r., III CRN 450/70, OSNC nr 11, poz. 205; z 20 października 1972 r., II CR 425/72, OSNC 1973, nr 6, poz. 111; z 20 lutego 1981r., I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz.199; z 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, PUG 1989, nr 10-12,s. 310-311; z 11 grudnia 1997 r., I CKN 385/97, niepubl.; z 16 stycznia 2002 r., IV CKN 635/00, niepubl.; z 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15; z 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00, niepubl.; z 11 czerwca 2001r., V CKN 266/00, niepubl.; z 20 lutego 2002 r., V CKN 908/00, niepubl.; z 12 lutego 2004 r., V CK 187/03, Wokanda 2004, nr 7-8, poz. 15; z 21 sierpnia 2012 r., II CSK 707/12, OSNC 2014, nr 4, poz. 48; i z 8 września 2017r., II CSK 857/16, niepubl. i postanowienia Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, OSNC 2019, nr 9, poz. 94; z 7 grudnia 2018 r., III CZP 72/18; z 16 grudnia 2021 r, III CZP 66/20, niepubl.; z 23 sierpnia 2022 r., I CSK 943/22, niepubl.),

Tak określone odszkodowanie powinno odpowiadać niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy, a nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. W konsekwencji naprawa dokonana przed uzyskaniem świadczenia od ubezpieczyciela, jej koszt i faktyczny zakres nie mają zasadniczego wpływu na sposób ustalenia wysokości odszkodowania. Nie ma zatem istotnego znaczenia czy naprawienie szkody następuje na podstawie faktur za naprawę pojazdu, czy wyceny kosztów naprawy, zasady naprawienia szkody muszą być podobne. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie

poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu nie pozbawia poszkodowanego prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, naprawa bowiem nie stanowi warunku do dochodzenia odszkodowania.

W nowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego podkreśla się natomiast, że szkoda jest kategorią dynamiczną, co oznacza, że od chwili jej powstania do momentu naprawienia zmiana może ulec postaci i wielkość doznanego uszczerbku. Wskazuje się także, że odszkodowanie nie może przerastać wielkości szkody, co oznacza niemożność przekroczenia wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia. Sąd powinien zatem uwzględnić stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy (art. 316 § 1 k.p.c.). W konsekwencji w razie naprawy pojazdu uszczerbek w majątku poszkodowanego zwykle wyraża się w pomniejszeniu jego majątku o koszty naprawy pojazdu, oraz ewentualnie, o zmniejszenie jego wartości handlowej z powodu braku możliwości sprzedaży pojazdu jako bezwypadkowego. Żądanie odszkodowania wyliczonego jako nieponiesione koszty przyszłej naprawy pojazdu jest natomiast wykluczone, gdy naprawa jest już niemożliwa, co ma miejsce między innymi w razie uprzedniego naprawienia pojazdu. Dostrzeżono także, że wypłata odszkodowania ustalonego na podstawie metody kosztorysowej może prowadzić do wzbogacenia poszkodowanego. Będzie tak wówczas, jeżeli wysokość rzeczywistych kosztów naprawy jest niższa od kosztów określonych w kosztorysie, co w praktyce jest regułą. Przeciwny pogląd byłby sprzeczny z aksjologią prawa cywilnego przyznając silniejszą ochronę mieniu poszkodowanego niż szkodzie osobowej, skoro zasądzenie roszczenia o wyłożenie z góry sumy potrzebnej na koszty leczenia lub koszty przygotowania do innego zawodu (art. 444 § 1 zd. drugie k.c.) byłoby niedopuszczalne w sytuacji, w której poszkodowany zmarł albo został wyleczony, szkoda przestała bowiem wówczas istnieć. Analogicznie niedopuszczalne jest zasądzenie kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu, jeżeli został on już naprawiony (zob. postanowienia Sądu Najwyższego z 17 lipca 2020 r., V CNP 43/19; z 11 września 2020 r., IV CNP 26/19 oraz wyroki Sądu Najwyższego z 10 czerwca 2021 r., IV CNPP 1/21; z 8 grudnia

2022 r., II CSKP 726/22; z 15 grudnia 2022 r., II CNPP 7/22; z 30 listopada 2023 r., II CNPP 30/22 i z 12 kwietnia 2024 r., II CNPP 33/22).

W uchwale Sądu Najwyższego z 11 września 2024 r., III CZP 65/23, akceptując stanowisko zaprezentowane w wyżej wskazanym orzecznictwie, przytoczono dodatkowo poglądy doktryny podające w wątpliwość stosowanie metody kosztorysowej jako sprzecznej z uregulowaniami *legis latae*, będącej wyrazem niedopuszczalnej obiektywizacji szkody i prowadzącej do naruszenia zasady restytucji. Akcentowano także, że odejście od bezwzględnego stosowania metody kosztorysowej w sytuacji niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego ma na celu ograniczenie bezpodstawnego wzbogacania poszkodowanych, co znajduje oparcie w poglądach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Wskazywał on bowiem w wyrokach z 25 marca 2021 r., C-501/18, *Balgarska Narodna Banka* oraz z 21 marca 2023 r., C-100/21, *Mercedes-Benz Group*, że sądy krajowe mają prawo czuwać nad tym, by ochrona praw zagwarantowanych w porządku prawnym Unii Europejskiej nie prowadziła do bezpodstawnego wzbogacania osób uprawnionych.

Zaprezentowane wyżej rozbieżności występujące od kilku lat w orzecznictwie Sądu Najwyższego w zakresie stosowania metody kosztorysowej przy ustalaniu odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej znajdują odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów powszechnych. Również w doktrynie prezentowane są w tym zakresie stanowiska aprobujące dopuszczalność ustalania odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jako równowartości hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego i sprzeciwiające się stosowaniu tej metody.

Przyjęcie koncepcji – dla zapewnienia pełnej spójności praktyki stosowania prawa z dogmatyką prawa – że naprawa pojazdu nie pozwala ustalić wysokości odszkodowania według hipotetycznych kosztów naprawy, w sytuacji gdy poszkodowany nie przedstawia dowodów na przeprowadzenie naprawy, mimo że jej dokonał, rodzi szereg szczegółowych problemów, których można uniknąć podtrzymując tradycyjne stanowisko orzecznictwa, choć z pewnymi korektami.

Przede wszystkim koncepcja eksponująca dynamiczny charakter szkody jako mający wykluczać możliwość żądania zapłaty odszkodowania obliczonego metodą kosztorysową nie bierze pod uwagę zasad postępowania likwidacyjnego, w którym istotną rolę pełni niezwłoczna wypłata odszkodowania. Jest to kwestia fundamentalna, zwłoka ubezpieczyciela w wypłacie należnego odszkodowania godzi bowiem w podstawowy cel ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Jest nim zapewnienie rzeczywistej ochrony poszkodowanemu przez wyrównanie uszczerbku w taki sposób, żeby doszło do przywrócenia równowagi majątkowej, przez dokonanie restytucji polegającej na doprowadzeniu do stanu jako istniałby, gdyby zdarzenie szkodzące nie nastąpiło.

Zgodnie z art. 14 ust. 1 u.u.o. zasadą jest wypłata odszkodowania przez zakład ubezpieczeń w terminie trzydziestu dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. Odstępstwo od tej zasady jest możliwe jedynie w przypadku, gdyby wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe. W takiej sytuacji odszkodowanie wypłaca się w terminie czternastu dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie dziewięćdziesięciu dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego. W terminie, o którym mowa w art. 14 ust. 1 u.u.o. zakład ubezpieczeń w przypadku gdy nie zaspokaja roszczeń uprawnionego w całości lub w części, ma obowiązek wypłacić bezsporną część odszkodowania (art. 14 ust. 2 u.u.o.).

Ustalenie wysokości odszkodowania przez zakład ubezpieczeń co do zasady powinno zatem nastąpić w terminie trzydziestu dni, tak by poszkodowany miał jasność jaka kwota mu się należy i by mógł podjąć racjonalne decyzje odnośnie do pojazdu będącego jego własnością (sprzedać, oddać do naprawy, naprawić sposobem gospodarczym przy zapewnieniu sprawności technicznej, ale bez przywrócenia stanu poprzedniego) i sposobu rozliczenia (gotówkowe, bezgotówkowe). W tym okresie z reguły nie dokona się naprawy pojazdu, ale powinien być on wystarczający do ustalenia wysokości odszkodowania i podjęcia

przez poszkodowanego decyzji co do sposobu zlikwidowania szkody.

Szkoda w pojeździe jest dużą uciążliwością, skoro dla większości osób jest on podstawowym środkiem codziennej komunikacji. Poszkodowany jest zatem żywotnie zainteresowany sprawną i szybką likwidacją szkody, a istotnym elementem decyzji, którą podejmuje odnośnie do uszkodzonego pojazdu, jest stanowisko ubezpieczyciela. Nie powinien być on zatem w ciągłej niepewności co do wysokości należnego mu odszkodowania jako uzależnionego od następczych czynności podjętych w stosunku do swojej własności.

Jeżeli restytucja była możliwa w dacie zajścia wypadku ubezpieczeniowego, a naprawa pojazdu w tej dacie nie przewyższała jego wartości sprzed wypadku, przyjąć należy, że dopuszczalne jest naprawienie szkody przez zapłatę świadczenia pieniężnego wyliczonego w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu (metoda kosztorysowa, *in abstracto*), także wtedy, gdy niemożność restytucji naturalnej ma charakter wtórny wobec dokonania przez poszkodowanego naprawy pojazdu w całości lub w części.

Zaakceptowanie stanowiska zaprezentowanego w nowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego w warunkach masowych szkód komunikacyjnych może radykalnie utrudniać sprawną likwidację roszczeń odszkodowawczych poszkodowanych w postępowaniu likwidacyjnym. Uzależnienie bowiem wysokości odszkodowania od następczych zachowań poszkodowanego może stymulować zakłady ubezpieczeń do wypłacania zaniżonych odszkodowań nie pozwalających na pełną likwidację szkody. Byłoby to opłacalne, skoro ostatecznie w postępowaniu sądowym wysokość należnego odszkodowania byłaby uzależniona od zachowań poszkodowanego, wpływających na wysokość należnego mu odszkodowania. Względ na dynamiczny charakter szkody w powiązaniu z art. 316 § 1 k.p.c. nie powinien natomiast służyć interesom sprawcy (zakładu ubezpieczeń), który mógłby zwlekać ze spełnieniem świadczenia polegającego na kosztach hipotetycznej restytucji, skoro przyszły rozwój wypadków może roszczenie to zdezaktualizować i pozwolić na likwidację szkody w korzystniejszy dla ubezpieczyciela sposób.

Dodatkowo ciężar dowodu zostałby w całości przerzucony na poszkodowanego, który musiałby wykazać wydatki poniesione na naprawę skoro

to one według tej koncepcji stanowią szkodę polegającą na pomniejszeniu majątku poszkodowanego w związku z pokryciem przez niego z własnych środków kosztów naprawy samochodu (metoda rachunkowa, *in concreto*).

Dostrzeżenia w tym kontekście wymaga, że spór sądowy wszczęty przeciwko ubezpieczycielowi wynika z faktu, że w przekonaniu poszkodowanego kwota mu wypłacona w oparciu o kalkulację sporządzoną przez ubezpieczyciela była zbyt niska i nie pozwoliła na usunięcie szkody w pojeździe oraz przywrócenie mu stanu poprzedniego. Jeżeli zakład ubezpieczeń prawidłowo określił i wypłacił należne poszkodowanemu odszkodowanie w ustawowym terminie, powództwo podlega oddaleniu i badany problem nie powstanie.

Jeżeli jednak ubezpieczyciel nie wypłacił poszkodowanemu w ustawowym terminie kwoty pozwalającej na usunięcie szkody w pojeździe i jego przywrócenie do stanu poprzedniego, to w tych wszystkich nieodosobnionych przypadkach, w których poszkodowany nie będzie w stanie z własnych środków usunąć szkody i przywrócić pojazdu do stanu poprzedniego, może wymusić to na nim decyzje o sprzedaży pojazdu, jego naprawie sposobem gospodarczym, ewentualnie częściowej naprawie umożliwiającej poruszanie się nim.

W toku długotrwałego w obecnych realiach postępowania sądowego, od tych następczych decyzji spowodowanych wypłatą zaniżonego odszkodowania, będzie natomiast uzależniana jego wysokość, przy przeliczeniu ciężaru dowodu na poszkodowanego. Poszkodowani nie powinni być natomiast obarczani konsekwencjami błędnych decyzji ubezpieczyciela, który niezasadnie odmawia wypłaty pełnego odszkodowania lub je zaniża.

Koncepcja ta budzi zatem wątpliwości konstytucyjne związane z nierównym traktowaniem poszkodowanych w tych samych lub podobnych sytuacjach (art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej; zob. m.in. wyroki Trybunału Konstytucyjnego z 24 października 2006 r., SK 41/05, OTK-A 2006, nr 9, poz.126; z 7 lutego 2006 r., SK 45/04, OTK-A 2006, nr 2, poz.15 oraz wyroki Sądu Najwyższego z 4 listopada 2015 r., I BU 9/14, M.Pr. 2016, nr 2, str. 97-105, i z 5 maja 2010 r., I PK 201/09, niepubl.). Powstaną one w przypadku obciążenia poszkodowanych, którzy nie mają możliwości sfinansowania we własnym zakresie kompleksowej naprawy

samochodu, ani wstrzymania się z naprawą do zakończenia sporu, konsekwencjami ich następczych działań wywołanych w istocie nienależytym działaniem zakładu ubezpieczeń. Taki stan rzeczy osłabi zatem znacząco ochronę niektórych poszkodowanych, nie zapewniając rzeczywistej ochrony ich interesów i pozostając w sprzeczności z celem umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Wobec niezakwestionowania w nowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego naprawienia szkody w postaci świadczenia sumy odpowiadającej kosztom nieprzeprowadzonej jeszcze naprawy (hipotetycznej restytucji) i swobody poszkodowanego co do sposobu wykorzystania kwoty z tego tytułu, aksjologicznie wątpliwe jest odmienne traktowanie poszkodowanego, który uzyskując kwotę odpowiadającą kosztom usunięcia uszkodzeń, naprawił pojazd taniej, a część odszkodowania przeznaczył na inne cele, i poszkodowanego, który naprawił uszkodzony pojazd przed uzyskaniem odszkodowania i domaga się naprawienia szkody.

Ponadto oddalenie powództwa w sytuacji, gdy szkoda, związek przyczynowy i zasada odpowiedzialności pozwanego jest niewątpliwa, a wątpliwości prowadzą się do metody obliczenia wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, kłóci się z funkcją odpowiedzialności odszkodowawczej. Jeżeli w toku sporu okazuje się, że poszkodowany pojazd naprawił i nie przedstawia faktur, które mają służyć skonkretyzowaniu wysokości poniesionej przez niego szkody, to w okolicznościach konkretnych spraw możliwe jest limitowanie odszkodowania przez jego obniżenie przede wszystkim w zakresie mającego charakter cenotwórczy podatku od towarów i usług, a nie przez odmowę jego zasądzenia (zob.m.in. postanowienie Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18). Nieprzedstawienie faktur mimo wykazania przez zakład ubezpieczeń, że doszło do przeprowadzenia naprawy, wskazuje bowiem, że dokonano jej sposobem gospodarczym albo za pomocą zakładu naprawczego, ale bez odprowadzenia podatku VAT.

Posłużenie się przez poszkodowanego przy konstrukcji żądania określoną metodologią wykazywania wysokości szkody (rachunkowa, kosztorysowa) nie ma

żadnego wpływu na jego uprawnienie do odszkodowania obejmującego wszystkie ekonomicznie uzasadnione i celowe wydatki niezbędne do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego niezależnie od tego, czy dokonuje naprawy i czy sam ją organizuje, czy też korzysta z usług autoryzowanego zakładu. Poszkodowany może zatem skonstruować żądanie jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych na naprawę pojazdu lub jako równowartość kosztów, których poniesienie przywróci pojazd do stanu sprzed powstania szkody. Poniesione *in concreto* wydatki na naprawę pojazdu będą wyznaczać wysokość odpowiedniego odszkodowania tylko wtedy, gdy odpowiadają kosztom niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym. Jeżeli faktycznie poniesione koszty naprawy w stosunku do kryterium kosztów niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych będą zawyżone nie stanowią one podstawy określenia należnego poszkodowanemu odszkodowania.

Nie przekonuje argument przytaczany przeciwko stosowaniu metody kosztorysowej, że przyznanie poszkodowanemu możliwości żądania z góry kosztów przywrócenia stanu poprzedniego może stać się źródłem jego wzbogacenia. Może się zdarzyć, że poszkodowany po uzyskaniu odszkodowania wykona naprawę samochodu częściowo lub niższym kosztem. Nie można jednak w takim przypadku twierdzić, że doszło do bezpodstawnego wzbogacenia, a jedynie do nie przywrócenia w pełni stanu pojazdu sprzed wypadku na skutek nieusunięcia szkody w wymaganym zakresie. Będzie się to wiązać z koniecznością znoszenia przez poszkodowanego związanych z tym uciążliwości, w tym szybszego zużycia części użytych do naprawy. Wszystkie konsekwencje z tym związane będą jednak obciążać właściciela pojazdu, skoro uzyskał on odpowiednią sumę pieniężną na zlikwidowanie w nim szkody w pełnym zakresie. Różnica między ceną kosztorysową a faktycznie poniesioną ceną niepełnego remontu powinna zatem przypaść poszkodowanemu jako należność odszkodowawcza. Identyczna sytuacja wystąpi w przypadku dokonania tego rodzaju naprawy pojazdu przed uzyskaniem odszkodowania ustalonego według metody kosztorysowej. Naprawienie samochodu bez przedstawienia rachunków w praktyce oznacza dokonanie naprawy metodą gospodarczą lub częściową naprawę, a te nie przywracają zwykle w pełni stanu poprzedniego.

Zaakceptować także należy wyrażone w orzecznictwie Sądu Najwyższego

stanowisko, że naprawa przez poszkodowanego pojazdu niższym kosztem niż przeciętny, na skutek uzyskania nieodpłatnych usług naprawczych od osób trzecich, nie może zwalniać osoby odpowiedzialnej z obowiązku naprawienia szkody, zwłaszcza że roszczenie regresowe osoby trzeciej z natury nie wchodzi w tych przypadkach w rachubę. Ich celem nie było bowiem zwolnienie sprawcy szkody czy odciążenie go od jej naprawienia, a nieodpłatne przysporzenie korzyści poszkodowanemu (zob. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z 20 listopada 1961r., II CR 264/61, OSNPG 1962, nr 1-2, poz. 13; z 10 grudnia 1962 r., I PR 244/62 OSNCP 1964, poz. 11; z 27 stycznia 1964 r., II CR 670/63, OSNC 1964, nr 10, poz. 16; z 8 września 1966 r., II PR 348/66, OSP 1967, nr 4, poz. 107; z 13 października 2005r., I CSK 185/05, OSNC 2006, nr 7-8, poz. 133 oraz postanowienie Sądu Najwyższego z 16 grudnia 2021 r., III CZP 66/20). Nie można zatem akceptować tezy, że w takich sytuacjach poszkodowany jest bezpodstawnie wzbogacony kosztem zakładu ubezpieczeń. Ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej wysokości szkody.

Nie jest także jasne z jakich przyczyn – przy akceptacji kosztorysowego rozliczenia szkody co do zasady - wypłata odszkodowania, mimo nieprzeznaczenia uzyskanych środków na naprawę pojazdu, nie jest traktowana jako bezpodstawne wzbogacenie, a zasądzenie odszkodowania na podstawie rozliczenia kosztorysowego, mimo dokonania naprawy pojazdu w toku sporu, miałyby być tak traktowane. Jak już zwracano uwagę w orzecznictwie Sądu Najwyższego, skoro dopuszczalne jest przyznawanie kosztów na naprawę pojazdu przed jej dokonaniem i bez potrzeby rozliczenia się z nich po dokonaniu naprawy – byłoby w sposób nieuzasadniony krzywdzące poszkodowanego stosowanie innych kryteriów rozliczeń tylko dlatego, że dokonał usunięcia uszkodzeń przed uzyskaniem odszkodowania. Dotyczy to zwłaszcza obarczania poszkodowanego ciężarem udowodnienia kosztów faktycznie poniesionych na naprawę, co jest szczególnie utrudnione między innymi w sytuacji, gdy naprawy w całości lub w części dokonuje sam poszkodowany (zob. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88 i z 3 kwietnia 2019 r., II CSK 100/18, niepubl.).

Także w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej

podkreślając znaczenie społeczne, gospodarcze i prawne ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stwierdzono, że państwa członkowskie nie mogą ograniczać w nieproporcjonalny sposób prawa poszkodowanego do uzyskania odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej związanej z ruchem pojazdów mechanicznych. W konsekwencji art. 18 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U.2009, L 263, s.11 – dalej: „Dyrektywa”) w związku z art. 3 tej Dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie zasadom obliczania tego odszkodowania oraz warunkom jego wypłaty w zakresie w jakim skutkowałyby one wyłączeniem lub ograniczeniem wynikającego z art. 3 Dyrektywy spoczywającego na ubezpieczycielu obowiązku pokrycia w pełni odszkodowania, jakie osoba odpowiedzialna za szkodę powinna zapewnić poszkodowanemu z tytułu poniesionej przez tego ostatniego szkody. Zasady związane z obliczaniem odszkodowania lub jego wypłatą nie mogą być zatem uzależnione od spełnienia warunków mających na celu zagwarantowanie, że poszkodowany rzeczywiście wykorzysta je na naprawę swojego pojazdu. Również taka okoliczność jak zabicie pojazdu przez poszkodowanego nie może prowadzić do wyłączenia bądź ograniczenia obowiązku pokrycia w pełni odszkodowania. Gdyby było inaczej to naruszałoby to skuteczność art. 18 Dyrektywy. Sąd powinien jednak czuwać nad tym, by odszkodowanie nie prowadziło do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego (zob. wyroki z 20 maja 2021 r., C-707/19, pkt 26; z 10 czerwca 2021 r., C-923/19, pkt 44 oraz z 30 marca 2023 r., C 618/21 i przytoczone tam orzecznictwo).

Akceptacja stanowiska negującego możliwość skorzystania w takich przypadkach z kosztorysowego rozliczenia szkody nie uwzględnia także, że przywrócenie sprawności technicznej pojazdu po naprawie (dopuszczenie pojazdu do ruchu), nie może być identyfikowane z naprawą przywracającą pojazd do stanu sprzed powstania szkody. Naprawienie szkody w całości oznacza, że wartość techniczna i rynkowa pojazdu sprzed jej zaistnienia i po tym fakcie powinna być

taka sama, a naprawiony pojazd ma zapewnić poszkodowanemu taki sam komfort jazdy i bezpieczeństwo, jak przed zdarzeniem. Przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowania, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem. Sytuacja taka w praktyce jest rzadkością. Przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być bowiem identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego i całkowitą niemożnością restytucji naturalnej spowodowaną samodzielną naprawą dokonaną przez poszkodowanego (zob. uzasadnienia postanowień Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18 i z 7 grudnia 2018 r., III CZP 72/18). Czynienie zatem założenia, że naprawa pojazdu w pełni usuwa uszczerbek w nim i wobec wtórnej niemożliwości restytucji szkodą staje się wówczas wyłącznie zmniejszenie majątku poszkodowanego na skutek poniesienia wydatków na jego naprawę, w zdecydowanej większości przypadków nie będzie odpowiadać rzeczywistemu stanowi rzeczy.

Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie podlegał procesowi naprawczemu (por. m.in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSNC 2002, nr 5, poz. 57).

Nie można się także zgodzić z tezą, że wykazanie szkody w przypadku naprawienia pojazdu nie powinno nastroczać poszkodowanemu nadmiernych trudności. Wykazanie bowiem przez poszkodowanego kosztów poniesionych na przeprowadzenie naprawy jest szczególnie utrudnione w przypadku jej przeprowadzenia sposobem gospodarczym przez samego poszkodowanego. Sytuacja ta nadal ma miejsce zwłaszcza w przypadku starszych samochodów oraz braku po stronie poszkodowanego odpowiednich środków finansowych na przeprowadzenie kompleksowej naprawy.

Wówczas rozliczenie szkody bardzo się skomplikuje, w zakresie bowiem w jakim naprawa nie doprowadziła do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, będzie musiało być ono oparte na kosztorysie wyliczającym koszty dalszej naprawy. Naprawa częściowa nie przywróci pojazdu do stanu poprzedniego a poniesione przez poszkodowanego koszty, z uwzględnieniem jego pracy lub osób trzecich na jego rzecz, nie skompensują w całości poniesionej przez niego szkody. W zakresie w jakim naprawa została przeprowadzona, wyliczenie odszkodowania musiałyby się wówczas opierać na wydatkach poniesionych przez poszkodowanego na likwidację szkody lub wycenę przez biegłego kosztów przeprowadzenia naprawy, a częściowo zajdzie potrzeba ustalenia różnicy w wartości handlowej.

Dodatkowo sąd zamiast badać, czy ubezpieczyciel wykonał swój obowiązek wypłaty odszkodowania prawidłowo w ustawowym terminie, będzie koncentrował się na następczych czynnościach poszkodowanego i ich wpływie na wysokość żądanego odszkodowania. Jak dowodzi praktyka, niejednokrotnie stan faktyczny ulegnie dalszym komplikacjom, pojazd bowiem z upływem lat ulega kolejnym uszkodzom komunikacyjnym i naprawom, stan jego ulega także pogorszeniu na skutek dalszego użytkowania, co rodzi dalsze spory między stronami i utrudnia ustalenie należnego poszkodowanemu odszkodowania.

W efekcie w prostych i masowych sprawach dotyczących szkód komunikacyjnych, w których należy zmierzać do uproszczenia zasad rozliczeń, spór będzie skomplikowany, mimo że dotyczy tylko wysokości odszkodowania, a opinia biegłego będzie znacznie droższa. Jest to sprzeczne z zasadami ekonomii procesowej, u której podstaw leży założenie, że funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości powinno pociągać za sobą minimum kosztów społecznych związanych z przeprowadzeniem procesu cywilnego i pozwolić na uzyskanie maksimum jego efektywności.

Ponadto radykalna zmiana kierunku orzecznictwa Sądu Najwyższego ukształtowanego od dziesięcioleci – opartego na założeniu, że poszkodowany korzystający z możliwości dochodzenia odszkodowania od ubezpieczyciela nie może być pozbawiony prawa wyboru sposobu naprawienia poniesionej szkody,

a zdarzenia późniejsze, które wystąpią po powstaniu uszczerbku i mieszczą się w granicach właścicielskich decyzji poszkodowanego, nie powinny negatywnie wpływać na jego prawo do kompensacji doznanej szkody ani rzutować zasadniczo na wysokość i sposób ustalenia odszkodowania - bez zmiany stanu prawnego, godzi w bezpieczeństwo obrotu i pewność prawa. Zasada zaufania do państwa i stanowionego przez nie prawa wymaga bowiem objęcia ochroną konstytucyjną nie tylko zaufania obywateli do litery prawa, ale także sposobu jego interpretacji (zob. wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 7 lutego 2005 r., SK 49/03, OTK-A 2005, nr 2, poz. 13).

Skoro od ponad pięćdziesięciu lat w judykaturze przyjęto określony sposób rozliczenia szkód komunikacyjnych i był on utrwalony do tego stopnia, że zajmowanie przez sądy powszechne sporadycznie stanowiska odmiennego było eliminowane w drodze skargi o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnych orzeczeń czy skargi nadzwyczajnej, to poszkodowani mieli podstawy do przyjęcia, że nie mają obowiązku wykazywania kosztów naprawy pojazdu, a ich następcze działania nie będą miały zasadniczego wpływu na wysokość należnego im odszkodowania (zob. wyroki Sądu Najwyższego z 8 marca 2018 r., II CNP 32/17, niepubl.; z 12 kwietnia 2018 r., II CNP 41/17, niepubl.; z 12 kwietnia 2018 r., II CNP 43/17, zob. także wyroki Sądu Najwyższego z 7 czerwca 2023 r., II CNPP 38/22, niepubl.; z 30 marca 2022 r., I NSNc 184/21, niepubl. i z 15 marca 2024 r., II NSNc 385/23, OSNKN 2024, nr 3, poz. 16).

Przeciwnie stanowisko zaczęło być prezentowane w orzecznictwie Sądu Najwyższego dopiero od kilku lat (zob. wyroki Sądu Najwyższego z 10 czerwca 2021 r., V CNPP 1/21; OSNC 2022, nr 3, poz. 33; z 8 grudnia 2022 r., OSNC 2023, nr 6, poz. 62; i z 17 lipca 2020 r., V CNP 43/19, niepubl.). Zmiana orzecznictwa znajdująca zastosowanie do wszystkich toczących się postępowań likwidacyjnych i sporów sądowych niewątpliwie narusza prawa poszkodowanych nowym rozwiązaniem, do którego nie mieli czasu i sposobności się przystosować.

Metoda kosztorysowa – mimo jej kwestionowania przez część doktryny jako nie znajdującej normatywnej podstawy w kodeksie cywilnym - stanowi powszechnie przyjęty w praktyce likwidacji szkód komunikacyjnych sposób ustalania wysokości

odszkodowania należnego od ubezpieczyciela. Pełna ochrona interesu poszkodowanego wymaga zapewnienia mu możliwości dalszego korzystania z pojazdu, którego jest właścicielem, przez przyznanie mu sumy pieniężnej pozwalającej na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Ustalenie kosztów odszkodowania na podstawie hipotetycznych kosztów naprawy, w przypadku gdy poszkodowany naprawił pojazd, nie jest rozwiązaniem pozbawionym wad i może być krytykowane na płaszczyźnie dogmatycznej. Stosowanie tej metody jest jednak stosunkowo proste dla praktyki, co zostało potwierdzone w okresie jej wieloletniego stosowania, a jej mankamentom można łatwo przeciwdziałać.

Jeżeli w konkretnym stanie faktycznym sąd za pomocą opinii biegłego rzetelnie ustali hipotetyczne koszty niezbędne do przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku, to one powinny wyznaczać prawnie relewantną wielkość uszczerbku, jaki poniósł poszkodowany wskutek zdarzenia szkodzącego. Hipotetyczne koszty naprawy są wyznacznikiem wysokości należnego odszkodowania, skoro niezależnie od naprawy pojazdu powinno ono odpowiadać kosztom przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku. Nie powinno być zatem istotnych dla praktyki różnic między rzeczywistymi wydatkami na naprawę przywracającymi pojazd do stanu poprzedniego, a prawidłowo sporządzonym kosztorysem. Jeżeli różnice takie występują, to jest to kwestia przyjęcia błędnego założenia, że naprawa wykonana przez poszkodowanego rzeczywiście przywróciła pojazd do stanu poprzedniego albo prawidłowości metodologii, którą posłużył się biegły przy sporządzaniu opinii określającej wysokość kosztów usunięcia szkody w pojeździe.

Jeżeli jednak zakład ubezpieczeń twierdzi, że dochodzone odszkodowanie jest zawyżone, gdyż rzeczywiście poniesione przez poszkodowanego koszty są niższe niż wykazane w kosztorysie, przy przywróceniu sprawności samochodu w takim samym stopniu, w jakim byłoby to możliwe przy naprawie w oparciu o kosztorys, powinien te okoliczności wykazać (art. 6 k.c.). Podobnie w przypadku, gdy rzeczywiste wydatki poniesione przez poszkodowanego na naprawę pojazdu są wyższe niż przewidywane w kalkulacji i uzasadnione zakresem uszkodzeń w pojeździe, ubezpieczyciel może wykazać, że nie odpowiadają one wysokości szkody. Każdorazowo bowiem ryzyko bezpodstawnego wzbogacenia

poszkodowanego może być usuwane przez limitowanie wysokości sumy obliczonej na bazie kosztów hipotetycznej restytucji z odwołaniem do kryterium kosztów nadmiernych (art. 363 § 1 k.c.).

W konsekwencji przyjęć należy, że ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy jest dopuszczalne także wtedy, gdy poszkodowany naprawił pojazd.

Kolejne zagadnienie przedstawione przez Sąd Okręgowy dotyczy tego, czy w sytuacji, gdy poszkodowany dokonał naprawy uszkodzonego samochodu, ale zapłacona przez niego cena z tytułu kosztów naprawy nie została powiększona o podatek od towarów i usług (VAT) i usługodawca realizujący naprawę podatku tego nie odprowadził, należne poszkodowanemu odszkodowanie od ubezpieczyciela sprawcy szkody z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powinno objąć stawkę podatku VAT.

Podejmując to zagadnienie należy opowiedzieć się za rozwiązaniem, że odszkodowanie przysługujące z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje kwoty podatku od towarów i usług, jeżeli poszkodowany poniósł już koszty naprawy pojazdu, a zapłacona przez niego cena nie została powiększona o ten podatek.

Kwestia uwzględnienia podatku od towarów i usług przy ustalaniu wysokości odszkodowania w przypadku uszkodzenia rzeczy była wielokrotnie analizowana w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

W uchwale z 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/97 (OSNC 1997, nr 8, poz. 103) Sąd Najwyższy przyjął, że odszkodowanie za szkodę poniesioną przez podatnika podatku VAT na skutek zniszczenia rzeczy, ustalone według ceny rzeczy, nie obejmuje podatku VAT mieszczącego się w tej cenie, w zakresie, w jakim poszkodowany może obniżyć należny od niego podatek o kwotę podatku naliczonego przy nabyciu rzeczy. W motywach uchwały Sąd Najwyższy podkreślił, że odszkodowanie powinno ściśle odpowiadać wysokości szkody. W konsekwencji powinno rekompensować szkodę w całości, ale i nie być od niej wyższe i stanowić źródła bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego. Ponieważ podatek VAT

zwiększa cenę towarów i usług, powinien być uwzględniony przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Jeżeli jednak poszkodowany jest podatnikiem podatku VAT i ma możliwość jego odliczenia, a tym samym zmniejszenia kosztów nabycia określonych dóbr i usług, wymaga to uwzględnienia przy określaniu wysokości odszkodowania. Zaznaczył, że istotne jest to, czy poszkodowany spełnia przesłanki odliczenia podatku VAT, nie zaś to, czy faktycznie skorzystał z tej możliwości. Brak odliczenia podatku mimo istnienia takiej możliwości należy bowiem uznać za naruszenie obowiązku działania zmierzającego do ograniczenia rozmiarów szkody. Stanowisko przyjęte w przytoczonej uchwale było podtrzymywane w dalszym orzecznictwie.

Identyczne stanowisko zajął Sąd Najwyższy na tle odszkodowania przysługującego z tytułu umowy ubezpieczenia autocasco oraz umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (zob. uchwały Sądu Najwyższego z 16 października 1998 r., III CZP 42/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 69; z 11 września 2020 r., III CZP 90/19, OSNC 2021, nr 2, poz. 10 i z 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74; uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144 i wyrok Sądu Najwyższego z 11 czerwca 2001 r., V CKN 266/00, OSP 2002, nr 3, poz. 40). Podobne stanowisko Sąd Najwyższy zajął w wyroku z 12 stycznia 2006 r., II CK 327/05 (niepubl.), w którym stwierdził, że odszkodowanie, jakie przysługuje na podstawie umowy ubezpieczenia od ognia i innych zdarzeń losowych, nie może obejmować wartości podatku VAT, jeżeli wydatki poniesione na usunięcie skutków zdarzenia wywołującego szkodę obejmowałyby tylko koszty robocizny poniesionej przez ubezpieczonego bez tego podatku. Jeżeli jednak odszkodowanie jest przyznawane w sytuacji gdy nie jest wyjaśnione, w jaki sposób nastąpi usunięcie skutków zdarzenia, które szkodę wywołało to zakład ubezpieczeń nie ma podstaw, aby wartość koniecznych robót liczyć bez podatku VAT.

W uchwale z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06 dotyczącej ustalenia rozmiaru odszkodowania na podstawie metody kosztorysowej Sąd Najwyższy przyjął, że odszkodowanie przysługujące na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę powstałą w związku z ruchem tego pojazdu, ustalone według cen części

zamiennych i usług, obejmuje kwotę podatku od towarów i usług (VAT) w zakresie, w jakim poszkodowany nie może obniżyć podatku od niego należnego o kwotę podatku naliczonego. Jeżeli jednak poszkodowany poniósł już koszty naprawy pojazdu, a zapłacona przez niego cena nie została powiększona o podatek od towarów i usług (VAT), należne mu odszkodowanie nie obejmuje tego podatku.

Sąd Najwyższy w składzie podejmującym uchwałę nie znajduje podstaw do odstąpienia od stanowiska wyrażonego w wyżej przywołanym orzecznictwie, w tym przede wszystkim w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 maja 2007 r. (III CZP 150/06) dotyczącej rozliczenia szkody metodą kosztorysową i odwołuje się do przytoczonej w niej argumentacji, bez potrzeby jej powtarzania.

Czynność w postaci naprawy pojazdu podlega opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług jako usługa. Podobnie nabycie części celem naprawy pojazdu pociąga za sobą obowiązek uiszczenia w cenie towaru podatku od towarów i usług. Podatek ten ma charakter cenotwórczy (zob. m.in. uchwała Sądu Najwyższego z 21 lipca 2006 r., III CZP 54/06, OSNC 2007, nr 5, poz. 66 oraz wyrok Sądu Najwyższego z 29 maja 2007 r., V CSK 44/07, niepubl.).

Będzie on zatem powiększać przysługujące poszkodowanemu odszkodowanie, gdyby jako podatnik tego podatku już go zapłacił lub byłby zobowiązany do jego zapłacenia. Jeżeli sąd ustali, że podatek nie został i już nie zostanie odprowadzony, to nie ma podstaw do zasądzenia odszkodowania z tym podatkiem. Będzie to miało miejsce między innymi w sytuacji, gdy poszkodowany naprawi pojazd sposobem gospodarczym. Kwota należnego odszkodowania powinna wówczas uwzględniać hipotetyczne koszty naprawy, nie ma bowiem powodu, dla którego praca poszkodowanego miałaby wzbogacać ubezpieczyciela. Do tak ustalonego odszkodowania nie należy jednak doliczać podatku VAT, skoro poszkodowany nie wykonywał usługi opodatkowanej tym podatkiem. Tak samo należy postąpić, jeżeli poszkodowany mimo zobowiązania nie przedstawi faktur na zakup części niezbędnych do przeprowadzenia naprawy, mimo że samochód został naprawiony (art. 233 § 2 k.p.c.).

Odstępstwo od przyjęcia, że co do zasady fakt późniejszego naprawienia lub nienaprawienia pojazdu nie ma znaczenia dla określenia wysokości

przysługującego poszkodowanemu odszkodowania, w tym również w zakresie powiększenia go o cenotwórczy podatek od towarów i usług, jest w tym zakresie uzasadnione charakterem tego podatku, który nie zwiększa ceny usługi lub towaru, jeżeli nie został odprowadzony lub nie powstał obowiązek jego odprowadzenia. W tych wszystkich przypadkach, gdy odszkodowanie jest ustalane i wypłacane przed naprawą pojazdu, nie ma podstaw do przyjęcia, że podatek ten nie będzie potencjalnie obciążał poszkodowanego. Jeżeli jednak w sprawie – według stanu na dzień orzekania (art. 316 § 1 k.p.c.) - zostanie ustalone, że samochód został naprawiony, jest możliwość weryfikacji, czy podatek ten został odprowadzony. W konsekwencji po dokonaniu naprawy podatek VAT zostaje objęty należnym odszkodowaniem w takim zakresie, w jakim stanowi koszt tej naprawy.

Akceptacja stanowiska odmiennego prowadziłyby do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego i wspierania nieuczciwego „zarabiania” na szkodzie. Nie można zgodzić się z tezą, że prezentowane w tym zakresie przez Sąd Najwyższy od wielu lat stanowisko, akceptowane przez Sąd Najwyższy w składzie wydającym uchwałę, prowadzi w istocie do zakwestionowania metody hipotetycznej restytucji. Poszkodowany nie może bowiem żądać kosztów hipotetycznej restytucji między innymi wówczas, gdy pociągałoby to za sobą nadmierne trudności lub koszty. Ocena, czy koszty restytucji nie są nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. każdorazowo zależy natomiast od okoliczności konkretnej sprawy (zob. m.in. postanowienie Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18 i orzeczenia przywołane w jego uzasadnieniu).

Trzeci problem przedstawiony przez Sąd Okręgowy dotyczy tego, czy dopuszczalne jest przyznanie poszkodowanemu odszkodowania z tytułu kosztów naprawy uszkodzonego samochodu z uwzględnieniem rabatów na części zamienne i materiał lakierniczy, które ubezpieczyciel z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ponoszący odpowiedzialność za szkodę, proponuje i udostępnia poszkodowanemu.

Pytanie trzecie dotyczy w istocie odpowiedzi na pytanie, 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.

Analizowany problem jest w doktrynie oceniany rozbieżnie. Część jej przedstawicieli uznaje, że odszkodowanie należne od ubezpieczyciela w zasadzie powinno być ustalone z uwzględnieniem rabatów, co jest wywodzone z obowiązku współdziałania wierzyciela z dłużnikiem (art. 354 § 2 k.c.), a część dopuszcza jedynie taką możliwość pod warunkiem szczególnego rozważenia okoliczności danego przypadku, w tym rodzaju szkody oraz dotychczasowego miejsca serwisowania pojazdu.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego wielokrotnie rozważane było w różnych kontekstach zagadnienie uwzględnienia określonych wydatków przy ustalaniu wysokości odszkodowania należnego od ubezpieczyciela z tytułu kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu. Rozważając to zagadnienie Sąd Najwyższy każdorazowo odwoływał się do kryterium kosztów celowych i ekonomicznie uzasadnionych, podkreślając prawo poszkodowanego do wyboru odpowiedniego zakładu naprawczego, któremu powierzy wykonanie naprawy (zob. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z 20 października 1972 r., II CR 425/72, OSNCP 1973, nr 6, poz. 111; z 29 lutego 2002 r., V CSK 903/00; z 7 sierpnia 2003 r., IV CSK 387/01, niepubl.; uchwała Sądu Najwyższego z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51 oraz postanowienie Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, OSNC 2019, nr 9, poz. 94).

Sąd Najwyższy podkreślał, przy rozpoznawaniu tego rodzaju spraw, że w formule „niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy” nie mieści się jakikolwiek automatyzm – nie można więc przesądzić abstrakcyjnie w oderwaniu od okoliczności konkretnych spraw, że określone okoliczności szczegółowo określone w motywach przywołanych rozstrzygnięć nigdy nie będą miały wpływu na wysokość odszkodowania lub zawsze będą miały wpływ. Nie jest zatem możliwe sporządzenie katalogu sytuacji usprawiedliwiających taką konieczność. Kwestia ta będzie musiała być rozstrzygana przez Sądy

w konkretnych sprawach (zob. uzasadnienie postanowienia składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05, niepubl.).

Tożsame zagadnienia związane z uwzględnieniem rabatów oferowanych poszkodowanemu przez ubezpieczyciela były rozważane w ostatnim okresie przez Sąd Najwyższy, jednak nastąpiło to w składach złożonych z sędziów, którzy zostali powołani do urzędu na stanowisku sędziowskim przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek Krajowej Rady Sądownictwa ukształtowanej w trybie określonej przepisami ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r., co jak wynika z wyżej przytoczonych orzeczeń Sądu Najwyższego, Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz Europejskiego Trybunału Praw Człowieka, może mieć istotne znaczenie dla ich skuteczności.

W uchwale z 6 października 2022 r., (III CZP 119/22) Sąd Najwyższy przyjął, że 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. W uzasadnieniu uchwały odwołując się do poprzedzającego jej wydanie orzecznictwa Sądu Najwyższego i aprobując wyrażone w nim stanowisko podkreślono, że w pojęciu „niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy” nie mieści się jakikolwiek automatyzm. W rezultacie nie można z góry przesądzić dopuszczalności obniżenia odszkodowania o rabaty i ulgi w każdym przypadku, jednak możliwości uwzględnienia takich rabatów i ulg nie można także wykluczyć. Zagadnienie to należy bowiem w zasadzie do materii postępowania dowodowego.

Sąd Okręgowy przedstawiający zagadnienia prawne, cytując obszernie fragmenty uzasadnienia przytoczonej uchwały stwierdził, że stanowisko zajęte przez Sąd Najwyższy nie rozstrzyga definitywnie problemów związanych ze stosowaniem przez ubezpieczycieli ulg i rabatów. Wskazał, że ceny wynikające z wewnętrznych ustaleń ubezpieczycieli ze współpracującymi z nimi podmiotami, które są dostępne jedynie dla określonej kategorii klientów poszkodowanych w szkodach komunikacyjnych, nie mogą być uznane za obowiązujące na rynku usług naprawczych. Z braku możliwości skorzystania z usług naprawczych

uwzględniających przyznane przez ubezpieczyciela rabaty, poszkodowany w zamian za odszkodowanie wyliczone w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy może zatem nie dysponować wystarczającą kwotą, by zrealizować naprawę w warsztacie działającym w zwykłym obrocie rynkowym.

Przyjęcie dopuszczalności wpływania na wysokość odszkodowania rabatami oferowanymi przez zakład ubezpieczeń prowadzić także będzie do uzależnienia wysokości odszkodowania od pozycji rynkowej ubezpieczyciela. Ponadto, uwzględnianie ulg i rabatów budzi także wątpliwości z perspektywy akcesoryjnego charakteru ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Nie powinno być bowiem tak, że o wysokości szkody przesądza okoliczność, kto tę szkodę pokrywa, a sprawca szkody, w przeciwieństwie do ubezpieczyciela nie ma możliwości zaoferowania rabatów. Sąd Okręgowy zwrócił również uwagę, że Komisja Nadzoru Finansowego w wydanej w lipcu 2022 r. Rekomendacji dotyczącej likwidacji szkód komunikacyjnych stwierdziła, że zakład ubezpieczeń nie może powoływać się na rabaty lub upusty, obowiązujące we współpracujących z nim warsztatach naprawczych i punktach sprzedaży (punkt 17.3 Rekomendacji). Nie negując zatem trafności argumentacji przytoczonej w przywołanym wyżej orzecznictwie Sądu Najwyższego stanął na stanowisku, że konieczne jest jednoznaczne wyjaśnienie, czy rabaty i ulgi mogą być przy określaniu wysokości odszkodowania uwzględniane.

Zagadnienie, którego dotyczy problem przedstawiony przez Sąd Okręgowy było także przedmiotem rozważań w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 8 maja 2024 r., III CZP 142/22 - podjętej na wniosek Rzecznika Finansowego - w której przyjęto, że wysokość odszkodowania nie zależy od ulg i rabatów możliwych do uzyskania przez poszkodowanego od podmiotów współpracujących z ubezpieczycielem, jeżeli poniósł on już koszty naprawy pojazdu lub zobowiązał się do ich poniesienia. Jeżeli jednak poszkodowany nie poniósł jeszcze kosztów naprawy pojazdu ani nie zobowiązał się do ich poniesienia wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych powinna odpowiadać przeciętnym kosztom naprawy na lokalnym rynku, z uwzględnieniem możliwych do uzyskania dla poszkodowanego

ulg i rabatów, chyba że skorzystaniu z tych ulg i rabatów sprzeciwia się jego uzasadniony interes.

Podejmując to zagadnienie Sąd Najwyższy w składzie podejmującym uchwałę stoi na stanowisku, że wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu kosztów naprawy pojazdu może uwzględniać rabaty na części zamienne i materiał lakierniczy oferowane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielem tylko wtedy, gdy skorzystaniu z nich nie sprzeciwia się uzasadniony interes poszkodowanego.

Materia, której dotyczy pytanie, powinna być rozstrzygana w okolicznościach konkretnych spraw, przy kierowaniu się każdorazowo kryterium niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy. Sąd rozstrzygający sprawę powinien jednak wychodzić z wyjściowego założenia, że co do zasady wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu kosztów naprawy pojazdu nie zależy od ulg i rabatów możliwych do uzyskania przez poszkodowanego od podmiotów współpracujących z ubezpieczycielem, chyba że nie sprzeciwia się temu uzasadniony interes poszkodowanego, co obowiązany jest wykazać zakład ubezpieczeń (art. 6 k.c.).

W ramach spoczywającego na ubezpieczycielu ciężaru dowodu jest on zatem zobligowany udowodnić nie tylko, że naprawa pojazdu z uwzględnieniem rabatów i upustów była rzeczywiście możliwa, ale także, że pozwalała na przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego i jego bezpieczną eksploatację oraz nie wiązała się dla poszkodowanego z najmniejszymi uciążliwościami.

W przypadku kosztów naprawy pojazdu służących bezpośrednio wyeliminowaniu już istniejącej szkody majątkowej interes poszkodowanego podlega bowiem silniejszej ochronie niż w przypadku wydatków na najem pojazdu zastępczego, które nie służą wyrównaniu szkody, lecz jedynie wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu. Celowość i ekonomiczność wydatków służących bezpośrednio naprawie pojazdu jest zatem kontrolowana co do zasady tylko w wąskich granicach określonych w art. 363 § 1 zd. 2 k.c. W konsekwencji

tylko wtedy, gdy poszkodowanemu można przypisać nielojalne postępowanie, naruszające obowiązujące go jako wierzyciela wymogi współpracy z dłużnikiem przy wykonywaniu zobowiązania, można mu postawić uzasadniony zarzut uchybienia art. 354 § 2 k.c. (zob. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28; uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56 i wyrok Sądu Najwyższego z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2018, nr 6, poz. 56). Czy sytuacja taka wystąpi, jest już kwestią oceny sądu w konkretnych okolicznościach sprawy. Nie można zatem zupełnie wykluczyć możliwości uwzględnienia rabatów i ulg w określonych okolicznościach sprawy.

Przy dokonywaniu tej oceny sąd powinien mieć na uwadze, że wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego przysługuje poszkodowanemu, który przy dokonywaniu tego wyboru może kierować się różnymi kryteriami. Jeżeli jednak poszkodowany wybierze warsztat, który oferuje usługi znacznie droższe od innych podmiotów funkcjonujących na lokalnym rynku, a wybór ten nie jest oparty na racjonalnych przesłankach (np. lokalizacja, zaufanie do jakości usług, poziom obsługi klienta, szkoda w pojeździe serwisowanym w autoryzowanym serwisie, szybkość naprawy), nie można odmówić ubezpieczycielowi prawa do zakwestionowania obciążenia go w całości kosztami tak dokonanego wyboru. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, gdy szkoda miała miejsce w starszym samochodzie, który poszkodowany od dłuższego czasu naprawiał w warsztacie nieautoryzowanym, oferującym tańsze usługi, minimalizując związane z tym koszty. Akceptacja stanowiska przeciwnego może prowadzić do zawierania zobowiązań pozornych celem uzyskania zawyżonego odszkodowania przez wykazywanie poniesienia kosztów na naprawę samochodu w najwyższych stawkach notowanych na rynku lokalnym.

W zakresie części zamiennych w praktyce wykluczone jest skorzystanie przez poszkodowanego z usług naprawczych autoryzowanego podmiotu z uwzględnieniem wymogu nabycia części i materiałów w sklepie partnerskim ubezpieczyciela, oferującym je taniej. Ponadto, na rynku napraw samochodów powszechna jest praktyka kompleksowego wykonywania wszystkich czynności

przez zakład naprawczy, który korzysta z własnych kanałów dystrybucji części. Przerzucanie na poszkodowanego poszukiwania sprzedawcy oferującego najtańsze usługi naprawcze i części jest zatem oczywiście bezpodstawne. Nie ma również podstaw, by narzucać poszkodowanemu korzystanie z usług takiego warsztatu, który przyjmie na siebie ryzyko wykonania naprawy w oparciu o części zamienne dostarczone przez poszkodowanego ze sklepu partnerskiego, z którym współpracuje zakład ubezpieczeń.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego podkreśla się jednak konieczność utrzymania ochrony interesów poszkodowanego w rozsądnych granicach. Interesy poszkodowanego i ubezpieczyciela w okolicznościach konkretnych spraw należy rozsądnie wyważyć, kierując się standardem rozsądnie myślącej osoby, która określone zachowania uznałaby za celowe, konieczne i racjonalne ekonomicznie. 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 oraz cieszącej się renomą sieci warsztatów naprawczych i sklepów z częściami zamiennymi, to tak rozumiane ceny mogą stanowić niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy, chyba że skorzystanie z nich przez poszkodowanego byłoby w danych okolicznościach sprzeczne z jego godnym ochrony interesem.

Podkreślenia bowiem wymaga, 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. m.in. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28; uchwały Sądu Najwyższego z 23 czerwca 2003 r., III CZP 32/03; z 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17; i z 15 lutego 2019 r., III CZP 84/18, OSNC 2020, nr 1, poz. 6 wyroki Sądu Najwyższego z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64; z 19 listopada 2015 r., IV CSK 764/14, niepubl.

oraz postanowienie składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05, niepubl.). W konsekwencji nie mogą być uznane za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, które nie są konieczne do wyeliminowania negatywnego następstwa majątkowego szkody, jeżeli może być ono usunięte – bez uszczerbku dla godnych ochrony interesów poszkodowanego - w inny mniej uciążliwy dla dłużnika sposób.

Kwestia ta – jak wielokrotnie podkreślano w orzecznictwie Sądu Najwyższego - należy generalnie do materii postępowania dowodowego, powinna być zatem 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, możliwość zaś skorzystania z nich przez poszkodowanego, przy poszanowaniu jego prawa do wyboru warsztatu, który ma przeprowadzić naprawę zgodnie z regułami sztuki, nie jest związana z żadnymi, nawet najmniejszymi trudnościami.

Ocena co do możliwości stosowania ulg i rabatów powinna być bardzo ostrożna i co do zasady nie powinny one obniżać należnego poszkodowanemu odszkodowania. Odwoływanie się do rzekomych rabatów i ulg może bowiem stanowić łatwy sposób na sztuczne obniżenie odszkodowania należnego poszkodowanemu, jak też godzić w jego prawo wyboru sposobu likwidacji szkody przez narzucanie warsztatu, w którym ma przeprowadzić naprawę, do którego usług może nie mieć zaufania, jak też w prawo do podjęcia decyzji, aby samochodu w ogóle nie naprawiać.

Dostrzeżenia w tym kontekście wymaga, że zakład ubezpieczeń rekomendując warsztat naprawczy lub sklep partnerski, z którym współpracuje i który oferuje rabaty i upusty, które następnie ubezpieczyciel uwzględnia w kalkulacji stanowiącej podstawę określenia wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania nie ponosi żadnej odpowiedzialności za jakość wykonanej naprawy ani nabytych części. Upusty i rabaty składają się natomiast na usługę tańszą, co może pociągać za sobą jej słabą jakość. Nie można zatem konstruować generalnego obowiązku skorzystania przez poszkodowanego

z takiego wskazania, to nie ubezpieczyciel będzie się bowiem borykał z konsekwencjami napraw przeprowadzonych wadliwie, z użyciem części słabej jakości lub w okresie nie uzasadnionym technologicznym czasem naprawy. Nie można pomijać, że naprawa pojazdu, zwłaszcza jeżeli chodzi o uszkodzenie elementów wpływających na bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów, ma istotne znaczenie dla poszkodowanego, który może kierować się w tym kontekście wyborem warsztatu, do którego ma zaufanie lub który cieszy się renomą, czego nie można kwestionować jedynie z tej przyczyny, że nie jest warształem partnerskim ubezpieczyciela, nie oferuje więc rabatów i upustów.

Z drugiej strony nie można wykluczyć, że warsztat czy sklep partnerski, cieszą się doskonałymi opiniami klientów, co w dzisiejszej dobie można bez trudu zweryfikować i poszkodowany nie będzie miał w okolicznościach konkretnego przypadku żadnych racjonalnych przesłanek by nie skorzystać z ich usług, zwłaszcza jeżeli już uprzednio od dłuższego czasu korzystał z warsztatów nieautoryzowanych, a naprawa jest drobna i nie dotyczy istotnych z perspektywy bezpieczeństwa elementów pojazdu.

Na przeszkodzie ewentualnemu uwzględnieniu przy określaniu wysokości odszkodowania ulg i rabatów nie stoi zasada akcesoryjności odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w stosunku do odpowiedzialności podmiotu ubezpieczonego. Skoro zakład ubezpieczeń odpowiada w granicach odpowiedzialności ubezpieczonego dłużnika poszkodowanego, to w stosunku do obu tych podmiotów roszczenie poszkodowanego sprowadza się do celowych i ekonomicznych kosztów naprawy. W przypadku stwierdzenia, że w okolicznościach konkretnej sprawy uzasadnione jest określenie wysokości odszkodowania z uwzględnieniem ulg i rabatów oferowanych przez podmioty współpracujące z zakładem ubezpieczeń, tak określona kwota będzie wyznaczać rozmiar odpowiedzialności dłużnika względem poszkodowanego.

Jak trafnie dostrzegł Sąd Okręgowy Komisja Nadzoru Finansowego w Rekomendacji dotyczącej likwidacji szkód komunikacyjnych wydanej w lipcu 2022 r. na podstawie art. 365 ust. 1 pkt 2 lit. a-c ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2021 r., poz. 1130, ze

zm. – dalej: „u.d.u.”) stwierdziła, że zakład ubezpieczeń nie może powoływać się na rabaty lub upusty obowiązujące we współpracujących z nim warsztatach naprawczych i punktach sprzedaży (punkt 17.3 Rekomendacji).

Mającą charakter niewiążący Rekomendacja zmierza do realizacji celów określonych w art. 365 ust. 2 u.d.u. i jest wyrazem stanowiska organu nadzoru odnośnie do pożądanego sposobu postępowania zakładu ubezpieczeń w świetle przepisów prawa, z uwzględnieniem nie budzącego wątpliwości orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz oczekiwań nadzorczych w stosunku do zakładów ubezpieczeń w zakresie organizacji i zarządzania przez nie procesem likwidacji szkód z uwzględnieniem ryzyka związanego z tym obszarem. W dacie jej wydania Sąd Najwyższy nie wypowiedział się wprost w tej kwestii, a orzecznictwo sądów powszechnych było w tej materii rozbieżne, czym należy tłumaczyć ostrożne stanowisko Komisji Nadzoru Finansowego w tej materii.

W konsekwencji przyjąć należy, że wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu kosztów naprawy pojazdu może uwzględniać rabaty na części zamienne i materiał lakierniczy oferowane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielem tylko wtedy, gdy skorzystaniu z nich nie sprzeciwia się uzasadniony interes poszkodowanego.

Z przytoczonych względów Sąd Najwyższy podjął uchwałę, jak na wstępie.

Monika Koba

Dariusz Dończyk

Roman Trzaskowski

[A.T.]

[r.g.]