

UCHWAŁA

składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego

8 maja 2024 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

Prezes SN Joanna Misztal-Konecka (przewodniczący)

SSN Marcin Krajewski

SSN Mariusz Łodko

SSN Marcin Łochowski

SSN Maciej Kowalski (sprawozdawca)

SSN Ewa Stefańska

SSN Krzysztof Wesołowski

Protokolant Arkadiusz Połaniecki

na posiedzeniu jawnym 8 maja 2024 r. w Warszawie

przy udziale Prokuratora Generalnego,

na skutek przedstawienia przez Rzecznika Finansowego

wnioskiem z 30 sierpnia 2022 r.,

zagadnienia prawnego:

"Czy zakład ubezpieczeń może ustalić odszkodowanie przysługujące poszkodowanemu z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z uwzględnieniem ulg i rabatów na usługi naprawcze, części i materiały służące do naprawy pojazdu, wynikających z przedłożonej oferty, a możliwych do uzyskania w współpracującym z tym zakładem ubezpieczeń podmiotem gospodarczym, wskazując na spoczywające na poszkodowanym (uprawnionym do odszkodowania) obowiązki zapobieżenia zwiększeniu się szkody oraz współdziałania wierzyciela z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania? (art. 362 k.c., art. 16 ust. 1 pkt. 2 u.u.o. i art. 826 § 1 k.c. w zw. z art. 354 § 2 k.c.)"

podjął uchwałę:

**1. Jeżeli poszkodowany poniósł już koszty naprawy pojazdu
lub zobowiązał się do ich poniesienia, wysokość odszkodowania**

z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych powinna odpowiadać tym kosztom, chyba że w danych okolicznościach są one oczywiście nieuzasadnione; wysokość odszkodowania nie zależy od ulg i rabatów możliwych do uzyskania przez poszkodowanego od podmiotów współpracujących z ubezpieczycielem.

2. Jeżeli 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 przez poszkodowanego ulg i rabatów, chyba że skorzystaniu z tych ulg i rabatów sprzeciwia się jego uzasadniony interes.

Joanna Misztal-Konecka

Maciej Kowalski

Marcin Krajewski

Marcin Łochowski

Mariusz Łodko

Ewa Stefańska

Krzysztof Wesołowski

(M.M.)

UZASADNIENIE

W uzasadnieniu wniosku o podjęcie przez Sąd Najwyższy uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie rozbieżności w wykładni prawa Rzecznik Finansowy wskazał na pojawiającą się w praktyce likwidacji szkód komunikacyjnych, stworzoną przez wielu ubezpieczycieli, możliwość skorzystania przez poszkodowanych z tzw. bezgotówkowej likwidacji szkody. Mają oni wówczas możliwość dokonania naprawy pojazdu w jednym z warsztatów współpracujących z ubezpieczycielem w ramach sieci partnerskiej bądź nabycia części zamiennych od dystrybutorów współpracujących z ubezpieczycielem. Praktyka ta doprowadziła do kwestionowania przez ubezpieczycieli cen usług naprawczych i części zamiennych wynikających z kosztorysów przedkładanych im przez poszkodowanych, którzy bądź to podjęli decyzję o skorzystaniu z wybranego przez siebie warsztatu naprawczego, bądź też na etapie likwidacji szkody przez zakład ubezpieczeń nie podjęli jeszcze decyzji o naprawie pojazdu, a nawet nie chcą go wcale naprawiać.

Rzecznik Finansowy wskazał, że w odniesieniu do uwzględniania ulg i rabatów oferowanych przez zakład ubezpieczeń przy ustalaniu odszkodowania przysługującego poszkodowanemu z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w orzecznictwie sądów powszechnych uwidoczniły się rozbieżności, co potwierdzają orzeczenia przytoczone w uzasadnieniu wniosku.

W ocenie Rzecznika proponowanie tego rodzaju ulg i rabatów skutkuje tym, że zakłady ubezpieczeń na etapie likwidacji szkody wykorzystują swoją dominującą pozycję, próbując przeforsować stanowisko o konieczności „stosowania” rabatów przy likwidacji szkód komunikacyjnych. Popularyzacja stosowania rabatów wpływa negatywnie na pozycję poszkodowanych, skutkuje bowiem faktycznym przerzucaniem na nich ciężaru naprawienia (części) szkody powstałej w ich w majątku. Ponadto, zredukowanie wysokości odszkodowania o kwotę rabatu może mieć konsekwencje w postaci ograniczenia prawa wyboru przez poszkodowanego

zakładu naprawczego jedynie do należącego do sieci naprawczej ubezpieczyciela. Dlatego, zdaniem Rzecznika Finansowego, wysokość odszkodowania przysługującego poszkodowanemu z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie zależy od zaproponowanych poszkodowanemu przez zakład ubezpieczeń ulg i rabatów na usługi naprawcze oraz ceny części zamiennych i materiałów służących do naprawy pojazdu, wynikających z oferty przedłożonej przez zakład ubezpieczeń, a możliwych do uzyskania we współpracującym z tym zakładem ubezpieczeń przedsiębiorcą.

Zajmując stanowisko w sprawie, Prokurator Generalny wniósł o odmowę podjęcia uchwały.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kwestia będąca przedmiotem pytania, z którym zwrócił się Rzecznik Finansowy, była już przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego w uchwale z 6 października 2022 r., III CZP 119/22. Stanowisko zajęte w tym orzeczeniu nie usunęło jednak wszystkich występujących wątpliwości, w związku z czym Sąd Najwyższy uznał, że nadal istnieją przesłanki do podjęcia uchwały, o których mowa w art. 86 § 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym.

Odniesienie się do przedstawionego zagadnienia prawnego wymaga w pierwszej kolejności odwołania do przewidzianych w art. 363 § 1 k.c. sposobów naprawienia szkody. Zgodnie z tym przepisem naprawienie szkody może nastąpić albo przez przywrócenie stanu poprzedniego, czyli restytucję naturalną, albo przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, czyli rekompensatę pieniężną. Możliwość naprawienia szkody w postaci przywrócenia stanu poprzedniego została jednak przez ustawodawcę ograniczona, gdyż poszkodowany nie może żądać restytucji naturalnej, gdy przywrócenie stanu poprzedniego jest niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty.

Z powyższego przepisu wynika, że w każdym przypadku dostępnym dla poszkodowanego sposobem naprawienia szkody jest zapłata odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednolicie przyjmuje się, że wysokość tej sumy należy określić tzw. metodą różnicy (dyferencyjną), która polega na porównaniu wartości, jaką majątek poszkodowanego ma w wyniku zdarzenia wyrządzającego szkodę, z hipotetyczną

wartością tego majątku, gdyby do zdarzenia szkodzącego nie doszło. Założeniem metody różnicy jest uwzględnienie skutków zdarzenia szkodzącego w całym majątku poszkodowanego, co w wypadku uszkodzenia pojazdu pozwala np. na objęcie odszkodowaniem korzyści, jakie poszkodowany utracił, np. nie mogąc zarobkowo użytkować tego pojazdu. Takie dalsze elementy szkody nie zawsze jednak występują. W każdym przypadku uszkodzenia pojazdu odszkodowanie wyliczone metodą różnicy obejmuje co najmniej różnicę między wartością pojazdu uszkodzonego a wartością, jaką pojazd miałby, gdyby do uszkodzenia nie doszło.

Niezależnie od powyższego nie ulega wątpliwości, że poszkodowany, którego pojazd został uszkodzony, uprawniony jest do samodzielnego podjęcia działań, zmierzających do częściowego lub całkowitego usunięcia skutków zdarzenia szkodzącego. W ramach tych działań poszkodowany może np. wynająć pojazd zastępczy (zob. uchwałę składu siedmiu sędziów SN z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28), a także dokonać samodzielnej naprawy pojazdu uszkodzonego. Jeżeli poszkodowany poniósł wydatki na usunięcie skutków zdarzenia szkodzącego, nie ulega wątpliwości, że może żądać ich zwrotu w ramach zapłaty odszkodowania pieniężnego określonego metodą różnicy – wydatki te zmniejszyły bowiem majątek poszkodowanego. Możliwość żądania zwrotu poniesionych wydatków istnieje, mimo że nie stanowiły one elementu należnego odszkodowania bezpośrednio po wyrządzeniu szkody. Szkada ma bowiem charakter dynamiczny, a jeżeli orzeka o niej sąd, wysokość szkody należy określić na chwilę wskazaną zgodnie z art. 316 § 1 k.p.c., a nie na chwilę zdarzenia stanowiącego pierwotne źródło szkody, którym w analizowanej sytuacji jest zazwyczaj określone zdarzenie drogowe.

Drugim ze sposobów naprawienia szkody, który może wybrać poszkodowany, jest przywrócenie stanu poprzedniego. Ponieważ w sensie dosłownym przywrócenie stanu poprzedniego nie jest możliwe, należy je rozumieć jako stworzenie sytuacji faktycznej, która z gospodarczego punktu widzenia byłaby najbardziej zbliżona do stanu istniejącego w razie braku zdarzenia szkodzącego. W przypadku uszkodzenia pojazdu za przywrócenie stanu poprzedniego uważa się dokonanie jego naprawy. Jeżeli taka naprawa nie rekompensuje w całości szkody, możliwe jest żądanie uzupełniającego odszkodowania w pieniądzu, co ma miejsce

np. w wypadku tzw. utraty wartości handlowej pojazdu (zob. uchwałę SN z 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSNC 2002, nr 5, poz. 57).

Jeżeli do naprawienia szkody zobowiązany jest ubezpieczyciel z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, należy przyjąć, że poszkodowany nie może od niego żądać naprawienia szkody w postaci przywrócenia stanu poprzedniego – rzeczywistej naprawy pojazdu. Możliwości skutecznego dochodzenia takiego żądania sprzeciwia się art. 822 § 1 k.c., który świadczenie ubezpieczyciela ogranicza do zapłaty. Nie można jednak uznać, że ten ostatni przepis po prostu eliminuje jedno z roszczeń przysługujących poszkodowanemu, ograniczając jego prawa do żądania zapłaty sumy pieniężnej określonej zgodnie z metodą różnicy. W orzecznictwie, a niekiedy także w literaturze, przyjmuje się, że art. 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 k.c. jedynie w ten sposób, iż wynikające z tego ostatniego przepisu roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego *in natura*, w stosunkach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przekształca w roszczenie o zapłatę kosztów takiej restytucji (zob. np. wyrok SN z 18 listopada 2021 r., V CSKP 85/21, OSNC 2022 nr 11, poz. 112; uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów SN z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, oraz uzasadnienie uchwały SN z 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85).

W praktyce zapłata kwoty potrzebnej do sfinansowania naprawy pojazdu we własnym zakresie jest nazywana naprawieniem szkody tzw. metodą kosztorysową. Mimo co najmniej nieoczywistej podstawy prawnej metoda ta jest bardzo rozpowszechniona w praktyce, gdyż odszkodowanie wyliczone metodą kosztorysową zazwyczaj znacząco przewyższa odszkodowanie ustalone metodą różnicy. Przyjmuje się przy tym, że sam obowiązek naprawienia szkody nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić. Poszkodowany nie musi w ogóle naprawiać rzeczy, a zamierzone pozostawienie jej w stanie uszkodzonym nie pozbawia go roszczenia o naprawienie szkody również w postaci hipotetycznych kosztów niedokonanej naprawy.

Ponieważ naprawienie szkody metodą kosztorysową stanowi substytut przywrócenia stanu poprzedniego, nie można z niej skorzystać w przypadkach przewidzianych w art. 363 § 1 k.c., tj. gdyby przywrócenie stanu poprzedniego (naprawa) było niemożliwe albo pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty. Przypadek nadmierności kosztów restytucji określa się w praktyce obrotu mianem tzw. szkody całkowitej, która występuje w razie nieopłacalności naprawy. W orzecznictwie niemal jednolicie przyjmuje się, że przy ustalaniu odszkodowania należnego z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego koszt naprawy uszkodzonego pojazdu nie jest nadmierny, jeżeli nie przewyższa on jego wartości sprzed wypadku (zob. postanowienie składu siedmiu sędziów SN z 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05; wyroki SN: z 20 lutego 1981 r., I CR 17/81, OSNCP 1981, nr 10, poz. 199; z 13 grudnia 1988 r., I CR 280/88; z 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15, i z 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01). W przypadku szkody całkowitej roszczenie odszkodowawcze ograniczone jest do rekompensaty pieniężnej obliczanej metodą dyferencyjną.

Ograniczenie do rekompensaty pieniężnej obliczanej metodą dyferencyjną jest aktualne także w razie niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego i to również niemożliwości mającej charakter następczy, która zachodzi m.in., gdy doszło już do naprawy uszkodzonego pojazdu lub jego zbycia w stanie uszkodzonym (zob. wyroki SN: z 10 czerwca 2021 r., IV CNPP 1/21, OSNC 2022, nr 3, poz. 33; z 18 listopada 2021 r., V CSKP 85/21; z 8 grudnia 2022 r., II CSKP 726/22, OSNC 2023, nr 6, poz. 62, i z 15 grudnia 2022 r., II CNPP 7/22; postanowienie SN z 17 lipca 2020 r., V CNP 43/19). Odrzucić należy natomiast starszą linią orzecniczą, według której żądaniu odszkodowania wyliczonego jako równowartość kosztów hipotetycznej naprawy nie sprzeciwia się dokonanie faktycznej naprawy rzeczy (zob. m.in. postanowienia SN: z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, OSNC 2019, nr 9, poz. 94; z 7 grudnia 2018 r., III CZP 64/18; z 7 grudnia 2018 r., III CZP 72/18; z 7 grudnia 2018 r., III CZP 74/18; z 20 lutego 2019 r., III CZP 91/18).

Argumentując na rzecz poglądu o niedopuszczalności stosowania metody kosztorysowej, w sytuacji gdy naprawa pojazdu jest (z jakiegokolwiek powodu)

niemożliwa, należy powołać się na wspomniany już dynamiczny charakter szkody. Nie byłoby uzasadnione przyjęcie, że roszczenie odszkodowawcze staje się z chwilą zajścia zdarzenia drogowego stałym, niezmiennym składnikiem majątku poszkodowanego. Zgodnie z zasadą kompensacji szkody odszkodowanie nie może być wyższe od wysokości szkody, co oznacza niemożność przekroczenia wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia, zaś w przypadku naprawienia szkody następującego w postępowaniu sądowym – obejmuje pokrycie tego uszczerbku, który istnieje w dacie zamknięcia rozprawy (zob. wyrok SN z 10 czerwca 2021 r., IV CNPP 1/21, i przywołane tam orzecznictwo). Dynamiczny charakter szkody nakazuje uwzględniać zmiany, jakie nastąpiły w majątku poszkodowanego po wystąpieniu zdarzenia będącego przyczyną szkody. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą wystąpienia w majątku poszkodowanego pierwszych negatywnych konsekwencji zdarzenia będącego przyczyną szkody, jednakże jego treść może ulegać przemianom, zależnie od ukształtowania stanu majątku. Roszczenie każdorazowo obejmuje nie szkodę zaistniałą niegdyś, tuż po zajściu zdarzenia, które ją spowodowało, lecz istniejącą w chwili orzekania (zob. wyrok SN z 11 kwietnia 2014 r., I CSK 309/13). Zresztą wspomniane wcześniej dopuszczenie możliwości dochodzenia zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego jest właśnie przejawem uznania dynamicznego charakteru szkody; wszak na datę zdarzenia drogowego koszty te nie obciążały majątku poszkodowanego i gdyby uznać, że naprawieniu ulega szkoda z daty zdarzenia drogowego, wyłączone byłoby dochodzenie ich zasądzenia. Podobnie jest z utraconymi korzyściami (*lucrum cessans*), które jako element szkody pojawiają się przecież już po zdarzeniu szkodzącym i to nieraz w znacznym odstępie czasu.

Z wypłatą odszkodowania wyliczonego na podstawie metody kosztorysowej wiąże się zawsze ryzyko wzbogacenia poszkodowanego, gdyż nie musi on przeznaczyć otrzymanych środków na rzeczywistą naprawę rzeczy. Jeżeli naprawa nie jest już możliwa, ryzyko to przeradza się w istotnie w pewność, gdyż jasne staje się wówczas, że odszkodowanie wyliczone na podstawie metody kosztorysowej nie zostanie przeznaczone na pokrycie kosztów restytucji naturalnej, a jego wypłata doprowadzi do powiększenia majątku poszkodowanego, jeżeli – co w praktyce jest regułą – przekroczy wysokość odszkodowania wyliczonego metodą różnicy. Jeżeli

natomiast poszkodowany naprawił pojazd, rzeczywiście poniesiona szkoda będzie zasadniczo równa kosztom dokonanej naprawy, choć może też obejmować inne elementy (np. koszty najmu pojazdu zastępczego, utratę wartości handlowej naprawionego pojazdu, utracone korzyści).

Roszczenie o zwrot nieponiesionych jeszcze kosztów usunięcia skutków zdarzenia wywołującego szkodę jest w polskim systemie prawnym wyraźnie przewidziane w odniesieniu do szkody na osobie. Zgodnie z art. 444 § 1 zd. 2 k.c. na żądanie poszkodowanego zobowiązany do naprawienia szkody powinien z góry wyłożyć sumę potrzebną na koszty leczenia, a jeżeli poszkodowany stał się inwalidą, także sumę potrzebną na koszty przygotowania do innego zawodu. Na tle tego przepisu oczywiście niemożliwe byłoby przyjęcie, że raz powstałe roszczenie o zapłatę z góry sumy potrzebnej na pokrycie kosztów leczenia lub przygotowanie do innego zawodu ulega petryfikacji i już zawsze będzie wyznaczać wysokość należnego odszkodowania, niezależnie od tego, czy leczenie lub przygotowanie do innego zawodu jest nadal możliwe. W szczególności niemożliwe byłoby przyjęcie, że poszkodowany jest nadal uprawniony do domagania się kosztów hipotetycznego leczenia, gdy w rzeczywistości został już wyleczony i w związku z tym może żądać zwrotu kosztów rzeczywiście poniesionych. Niemożliwe do wytłumaczenia byłoby, dlaczego w przypadku szczególnej postaci szkody na mieniu, jaką jest uszkodzenie pojazdu, poszkodowany miałby dysponować szerszymi uprawnieniami. Zgodnie z założeniami aksjologicznymi przyjętymi przez ustawodawcę to podmioty doznające szkód na osobie powinny być chronione w pełniejszym zakresie niż podmioty doznające szkody na mieniu.

Prowadzi to do wniosku, że jeżeli w toku postępowania likwidacyjnego, ewentualnie w toku postępowania przed sądem, uszkodzony pojazd został naprawiony, roszczenie odszkodowawcze ogranicza się do rekompensaty pieniężnej obliczanej metodą dyferencyjną. Naprawieniu przez ubezpieczyciela przez zapłatę podlega uszczerbek w postaci wydatkowania przez poszkodowanego własnych aktywów na naprawę pojazdu.

Sytuacja może przedstawiać się odmiennie jedynie, gdy restytucja miała częściowy charakter (np. naprawiona została jedynie część uszkodzeń, naprawa

dokonana została w niepełnym zakresie lub przy użyciu części niższej jakości). W takich przypadkach należne poszkodowanemu odszkodowanie, niezależnie od faktycznie poniesionych kosztów naprawy pojazdu, powinno odpowiadać dalszym kosztom przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku. Wykazanie, że dokonana naprawa nie doprowadziła do przywrócenia pełnej wartości użytkowej pojazdu do poziomu sprzed powstania szkody, zgodnie z regułą wyrażoną w art. 6 k.c. spoczywać będzie na poszkodowanym, gdyż dowód taki jest dowodem istnienia szkody.

Powyższe uwagi prowadzą do wniosku, że sytuacja jest zasadniczo odmienna, gdy pojazd został już naprawiony (i szkodę można rozliczyć wyłącznie metodą dyferencyjną) oraz gdy możliwa jest naprawa pojazdu (i szkodę można rozliczyć metodą kosztorysową). W pierwszym przypadku roszczenie poszkodowanego jest roszczeniem o zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej w rozumieniu art. 363 § 1 k.c., w drugim natomiast stanowi surogat roszczenia o przywrócenie stanu poprzedniego w myśl tego przepisu. Ta odmienna kwalifikacja sprawia, że według odmiennych kryteriów należy wyliczyć również wysokość należnego odszkodowania. W konsekwencji Sąd Najwyższy na przedstawione zagadnienie prawne odpowiedział w dwóch punktach.

Zaznaczyć przy tym należy, że decyzja, czy naprawiać pojazd przed otrzymaniem odszkodowania, czy oczekiwać na jego zapłatę należy do poszkodowanego. Poszkodowani, którzy nie zdecydują się na naprawę pojazdu z własnych środków nie znajdą się w znacząco gorszej sytuacji, ponieważ – jak wyżej wskazano – odpowiedzialnością ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej objęte są co do zasady poniesione przez poszkodowanego wydatki na najem pojazdu zastępczego, jeżeli ich poniesienie było celowe i ekonomicznie uzasadnione, także wtedy, gdy pojazd nie służył do prowadzenia działalności gospodarczej.

W zakresie odnoszącym się do punktu pierwszego uchwały należy wskazać, co następuje:

Zachowuje aktualność wyrażane dotychczas w orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowisko, według którego poszkodowanemu przysługuje możliwość

wyboru warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu, spośród takich, w których stawki usług i kosztów zakupu koniecznych do naprawy części nie przekraczają rażąco cen rynkowych (oferowanych na rynku lokalnym). Poszkodowanemu należy się nie tylko zwrot poczynionych przez niego przy tej naprawie nakładów, ale i zwrot kosztów robocizny z uwzględnieniem przyjętych, z reguły w miejscu zamieszkania, stawek robocizny za tego rodzaju usługi i nie ma on obowiązku poszukiwania warsztatu oferującego usługi najtańsze (zob. uchwałę SN z 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51; wyroki SN z 11 grudnia 1997 r., I CKN 385/97, i z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5 poz. 64).

Uprawnienie poszkodowanego do wyboru usługodawcy, który dokona naprawy pojazdu, wynika z ogólnej swobody kontraktowania i mieszczącej się w jej ramach wolności wyboru kontrahenta. Taka swoboda jest generalną zasadą w gospodarce rynkowej i nie można uznać, że ulega ona ograniczeniu z tego powodu, iż jakiś podmiot ponosi odpowiedzialność za szkodę wobec zlecającego usługę naprawy. Ocena racjonalności dokonywanego wyboru co do zasady nie należy do ubezpieczyciela ani nawet do sądu, gdyż poszkodowany może kierować się również motywami subiektywnymi, jak np. wygodą związaną z lokalizacją warsztatu, poziomem obsługi klienta, zaufaniem do jakości usług. Takie motywy często wymykają się weryfikacji zewnętrznej. Dodatkowo należy wskazać, że trudno obarczać poszkodowanego ciężarem poszukiwania najkorzystniejszej oferty, gdyż niejednokrotnie wymagałoby to specjalistycznej wiedzy co do lokalnych realiów rynkowych albo konieczności poświęcenie przez poszkodowanego znacznego czasu i wysiłku. Nie sposób od niego tego wymagać, zważywszy, że poszkodowany zazwyczaj nie jest fachowcem w dziedzinie napraw pojazdów, a ogólnym założeniem pozostaje, by wyrządzenie szkody nie było źródłem dalszych uciążliwości w codziennym jego funkcjonowaniu.

Możliwość dokonania przez poszkodowanego wyboru usługodawcy dokonującego naprawy pojazdu oznacza, że poszkodowany może domagać się zwrotu kosztów naprawy według stawek stosowanych przez wybranego usługodawcę. Oznacza to, że nieuzasadnione byłoby nie tylko ograniczenie odszkodowania do najkorzystniejszych stawek oferowanych przez warsztaty

naprawcze, ale także do stawek przeciętnych na danym rynku, gdyż poszkodowany z różnych, także subiektywnych, powodów może wybrać ofertę usługodawcy naprawiającego pojazdy powyżej stawek przeciętnych.

Pewnym zabezpieczeniem przed wyborem oferty usługodawcy rażąco wykraczającej ponad stawki rynkowe jest konieczność zaangażowania przez poszkodowanego własnych środków na zapłatę wynagrodzenia za naprawę, jeżeli naprawa zostanie przez niego opłacona. Za zrównany z tą sytuacją należy uznać przypadek, gdy poszkodowany zobowiązał się wobec podmiotu świadczącego usługi naprawcze do poniesienia tych kosztów. Ocena tej ostatniej sytuacji wymaga jednak większej ostrożności, tak aby wyeliminować zobowiązania pozorne, zaciągnięte jedynie w tym celu, aby uzyskać świadczenie od ubezpieczyciela, a pozbawione perspektywy faktycznej realizacji przy zaangażowaniu własnych środków poszkodowanego, gdyby okazało się, że ubezpieczyciel z jakichś powodów nie ponosi odpowiedzialności za szkodę.

Ograniczenia uprawnienia poszkodowanego co do wyboru warsztatu naprawczego nie narzuca wynikający z art. 354 § 1 k.c. obowiązek współpracy poszkodowanego z ubezpieczycielem przy wykonaniu zobowiązania. Wbrew stosunkowo rozpowszechnionemu pogładowi (zob. np. wyrok SN z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99) przepis ten – ściśle rzecz ujmując – nie ma w ogóle zastosowania w analizowanym przypadku, gdyż dokonując wyboru warsztatu, zlecając naprawę, a następnie uiszczając uzgodnione wynagrodzenie, poszkodowany nie podejmuje działań mających na celu umożliwienie spełnienia świadczenia przez ubezpieczyciela, ale realizuje własne uprawnienie do usunięcia skutków zdarzenia, które wyrządziło mu szkodę. Obowiązek współpracy poszkodowanego z ubezpieczycielem przy wykonaniu zobowiązania polega przede wszystkim na udostępnieniu pojazdu w celu ustalenia zakresu uszkodzeń, przesądzenia sposobu naprawienia szkody (czy ekonomicznie uzasadniona jest naprawa samochodu), jak też stwierdzenia, czy zasadnicze podzespoły samochodu będą podlegały wymianie, czy tylko naprawie. Obowiązek współdziałania przy wykonywaniu zobowiązania nie może być w związku z tym poczytywany za równoznaczny z koniecznością naprawy pojazdu w warsztacie współpracującym

z ubezpieczycielem ani też z wymaganiem zakupu części od wskazanego przez ubezpieczyciela dostawcy.

Również wynikający z art. 16 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych obowiązek zapobieżenia zwiększeniu szkody, jak i skorelowane z nim uprawnienie do obniżenia odszkodowania, nie ograniczają poszkodowanego w wyborze usługodawcy dokonującego naprawy pojazdu. Nie można przyjąć, aby celem tego przepisu było ograniczenie poszkodowanego w swobodzie dokonywania czynności mających na celu usunięcie skutków zdarzenia szkodzącego, nawet jeżeli w ich wyniku wzrasta ogólna kwota odszkodowania należnego od ubezpieczyciela. Przyjęcie innego założenia oznaczałoby nie tylko, że poszkodowany nie może wynająć pojazdu zastępczego na czas, gdy pozbawiony jest możliwości korzystania z własnego samochodu, ale także np., że poszkodowany doznający szkody na osobie powinien powstrzymać się od leczenia, gdy generuje to dodatkowe koszty. Wniosek taki jest oczywiście niedorzeczny, mimo że w wyniku wskazanych działań wzrasta wysokość odszkodowania należna od ubezpieczyciela. Obowiązek zapobieżenia zwiększeniu się szkody w rozumieniu tego przepisu nie może polegać na obowiązku powstrzymania się do zachowań, które są zgodne z interesem poszkodowanego, a zmierzają do usunięcia skutków zdarzenia szkodzącego.

Niezależnie od powyższych argumentów należy również wskazać, że obowiązki wynikające z art. 16 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych są adresowane wyłącznie do osób, które uczestniczyły w zdarzeniu objętym ubezpieczeniem obowiązkowym, czyli w praktyce w wypadku lub kolizji. Poszkodowany nie musi zaś być uczestnikiem takiego zdarzenia. Różnicowanie sytuacji poszkodowanego, który uczestniczył w zdarzeniu, oraz poszkodowanego w nim nieuczestniczącego byłoby niemożliwe do wyjaśnienia.

Swobodzie wyboru warsztatu dokonującego naprawy nie sprzeciwia się również art. 826 § 1 k.c., nakazujący ubezpieczającemu podjęcie dostępnych mu środków w celu ratowania przedmiotu ubezpieczenia oraz zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów. W odniesieniu do tego przepisu należy wskazać, że

aczkolwiek – mimo istniejących w tej mierze kontrowersji – jego zastosowanie w ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej nie jest wykluczone, to adresatem wynikającego stąd obowiązku pozostaje ubezpieczający oraz – ewentualnie – ubezpieczony, na którego rachunek została zawarta umowa (art. 826 § 5 k.c.). W żaden sposób nie można przenieść wynikających stąd obowiązków na poszkodowaną osobę третią.

Poszkodowany nie może jednak oczekiwać zwrotu od ubezpieczyciela pełnych poniesionych kosztów w przypadku, gdy koszty te są oczywiście nieuzasadnione. Taka sytuacja zachodzi przede wszystkim w razie świadomego skorzystania przez poszkodowanego z usług podmiotu stosującego stawki rażąco wygórowane w stosunku do występujących na lokalnym rynku. Chodzić może tu przede wszystkim o sytuację, w której stawka uzgodniona z podmiotem świadczącym usługę byłaby ustalona na określonym poziomie wyłącznie z tego powodu, że ostateczny ciężar wynagrodzenia ma ponieść ubezpieczyciel. Za koszty nieuzasadnione, przynajmniej z punktu widzenia przerzucenia ich na ubezpieczyciela, muszą być również uznane koszty służące poprawieniu standardu uszkodzonego pojazdu, a więc podniesienia jego stanu technicznego w porównaniu ze stanem przed wyrządzeniem szkody. Ciężar dowodu tego, że faktycznie poniesiony przez poszkodowanego koszt był oczywiście nieuzasadniony spoczywa na ubezpieczycielu.

Przyjęcie, że poszkodowany, który poniósł już koszty naprawy pojazdu lub zobowiązał się do ich poniesienia, może żądać zwrotu kosztów faktycznie poniesionych lub należnych na podstawie umowy z wybranym przez siebie usługodawcą, nakazuje uznać, że na wysokość odszkodowania nie mają wpływu ewentualne ulgi lub rabaty możliwe do uzyskania przez poszkodowanego od podmiotów współpracujących z ubezpieczycielem. Wyjątkiem od tej zasady będzie wyłącznie sytuacja, w której poszkodowany rzeczywiście z takich ulg lub rabatów skorzystał; w takim wypadku bez znaczenia pozostaje jednak, jakie czynniki doprowadziły do ostatecznego ukształtowania kosztów – odszkodowanie jest równe kosztom rzeczywiście poniesionym. Praktyka ograniczania wysokości odszkodowania o ulgi czy rabaty dostępne w ramach sieci partnerskiej ubezpieczyciela w istocie przymuszałyby poszkodowanych do wyboru naprawy

pojazdu w takiej sieci partnerskiej. Powyższe byłoby istotnym i niedopuszczalnym naruszeniem swobody kontraktowania. Na właścicielu nie ciąży zatem obowiązek podejmowania aktywnych działań zmierzających do wyboru warsztatu, który dokona naprawy uszkodzonego pojazdu w sposób najmniej obciążający dla odpowiedzialnego za szkodę dłużnika.

Stanowisko części judykatury opowiadające się za uwzględnianiem przy ustalaniu wysokości odszkodowania rabatów oferowanych przez ubezpieczycieli, również w przypadku naprawienia pojazdu nie przekonuje. Opiera się ono na błędnym rozumieniu obowiązku minimalizacji przez poszkodowanego wysokości szkody i jego współpracy z ubezpieczycielem. Skorzystanie z rabatów przedłożonych przez ubezpieczyciela nie minimalizuje wielkości szkody. Nieskorzystanie z przedłożonej oferty nie powinno zatem skutkować tym, że należne odszkodowanie będzie ustalone przy uwzględnieniu rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela.

W zakresie dotyczącym części zamiennych nieuzasadnione jest oczekiwanie przez zakłady ubezpieczeń, aby poszkodowany, który zlecił konkretnemu warsztatowi naprawczemu usługę naprawy, pozyskiwał te części odrębnie, od wskazanego przez zakład ubezpieczeń dostawcy. Od strony praktycznej co najmniej wyjątkowo trudne wydaje się skorzystanie z usług naprawczych autoryzowanego podmiotu z uwzględnieniem wymogu nabycia części i materiałów w innym, oferującym tańsze dla ubezpieczyciela części i materiały, ale nieautoryzowanym miejscu. Na rynku napraw samochodów przyjęta jest bowiem praktyka kompleksowego wykonywania wszystkich tych czynności przez zakład naprawczy, bez konieczności obarczania nimi klienta.

Dlatego też w punkcie pierwszym uchwały Sąd Najwyższy uznał, że jeżeli poszkodowany poniósł już koszty naprawy pojazdu lub zobowiązał się do ich poniesienia, wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych powinna odpowiadać tym kosztom, chyba że w danych okolicznościach są one oczywiście nieuzasadnione; wysokość odszkodowania nie zależy od ulg i rabatów możliwych do uzyskania u podmiotów współpracujących z ubezpieczycielem.

W zakresie odnoszącym się do punktu drugiego uchwały należy podnieść, co następuje:

Jak wyżej wskazano, metoda kosztorysowa naprawienia szkody polega na zapłacie świadczenia pieniężnego wyliczonego w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, jeszcze zanim naprawa taka nastąpi. Uznaje się, że żądanie takie stanowi szczególną postać roszczenia o przywrócenie stanu poprzedniego.

Ustalając wysokość odszkodowania przy zastosowaniu metody kosztorysowej, należy mieć na uwadze, że po zapłacie odszkodowania nie istnieje możliwość kontroli sposobu spożytkowania środków pieniężnych, w tym weryfikacji, czy w całości lub w jakiegokolwiek części posłużyły one sfinansowaniu naprawy pojazdu. W konsekwencji może się okazać, że wbrew zasadzie kompensacji szkody stan majątku poszkodowanego po otrzymaniu odszkodowania może być lepszy niż przed wyrządzeniem mu szkody. Z wypłatą odszkodowania wyliczonego na podstawie metody kosztorysowej wiąże się zatem ryzyko wzbogacenia poszkodowanego, gdyż w wypadku naprawienia pojazdu w warsztacie według cen niższych aniżeli przyjęte w kosztorysie nie musi on zwracać otrzymanych środków, które nie zostały przeznaczone na rzeczywistą naprawę rzeczy (zob. wyroki SN z 8 grudnia 2022 r., II CSKP 726/22, i z 15 grudnia 2022 r., II CNPP 7/22).

Wysokość szkody w postaci hipotetycznych kosztów naprawy rzeczy, gdy naprawa taka nie została jeszcze dokonana, jest w istocie niepewna z uwagi na różne ceny stosowane przez warsztaty naprawiające pojazdy. Tymczasem uzyskane przez poszkodowanego odszkodowanie nie powinno być wyższe od niezbędnego do naprawienia szkody.

O ile w przypadku faktycznego naprawienia przez poszkodowanego pojazdu odszkodowanie może być równe nawet najwyższym stawkom pobieranym za naprawę na lokalnym rynku, gdyż poszkodowany faktycznie ponosi koszty w tej wysokości i nie wzbogaci się na wyrządzeniu mu szkody, o tyle względy te przestają być aktualne w wypadku ustalania hipotetycznych kosztów niedokonanej naprawy. Określanie w takim wypadku odszkodowania w wysokości najwyższych

stawek za usługi i cen za części zamienne, jakie występują na rynku, doprowadziłoby w większości przypadków do sytuacji, w której majątek poszkodowanego mógłby zwiększyć się w związku z otrzymaniem odszkodowania w porównaniu do stanu, jaki istniałby w razie niewyrządzenia mu szkody. Poszkodowany po otrzymaniu odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową w ogóle nie musiałby zlecić naprawy pojazdu, a prawdopodobieństwo, że zleci taką naprawę po najwyższych stawkach rynkowych jest znikome.

Co więcej, jak wskazano powyżej, w razie faktycznego naprawienia pojazdu wysokość ceny za usługę jest w pewien sposób naturalnie limitowana koniecznością zaangażowania przez poszkodowanego własnych środków. W praktyce sprawia to, że rozliczanie kosztów naprawy według najwyższych stawek występujących na rynku będzie zapewne należało do rzadkości. Czynniki ten nie występuje w przypadku naprawienia szkody metodą kosztorysową. Przyjęcie wówczas identycznych zasad obliczania odszkodowania prowadziłoby w praktyce do takiego skutku, że każdy poszkodowany żądałby rozliczenia po najwyższych możliwych stawkach, gdyż w jego interesie pozostaje otrzymanie jak najwyższego odszkodowania.

Sprawia to, że konieczne jest poszukiwanie takiej formuły określenia cen, które z jednej strony zmniejszą ryzyko niesłusznego wzbogacenia się na szkodzie przez poszkodowanego, a z drugiej umożliwią mu naprawienie pojazdu za kwotę otrzymanego odszkodowania bez nadzwyczajnych wysiłków i uciążliwości związanych z poszukiwaniem usługodawcy oferującego najtańsze usługi.

W ocenie Sądu Najwyższego, w sytuacji gdy poszkodowany nie poniósł kosztów naprawy pojazdu, jak również nie zobowiązał się do ich poniesienia, w zakresie ustalania wysokości należnego odszkodowania należy przyjąć formułę ustalania odszkodowania przy zastosowaniu przeciętnych kosztów naprawy występujących na lokalnym rynku. Zaznaczyć przy tym należy, że koszty naprawy samochodu powinny odpowiadać nie tylko hipotetycznym cenom stosowanym przez usługodawców na lokalnym rynku, ale jednocześnie powinny one należeć do kategorii niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych. O ile w przypadku dokonanej naprawy lub zobowiązania się do ich poniesienia odszkodowanie powinno być

ustalane w granicach cen rynkowych, również gdy są one wyższe od przeciętnych, o tyle w przypadku kosztów hipotetycznych wyważenie interesu poszkodowanego i zakładu ubezpieczeń wymaga posłużenia się formułą ceny przeciętnej. Przyjęcie maksymalnych cen rynkowych prowadziłaby bowiem w znacznej części przypadków do nieuzasadnionego wzbogacenia poszkodowanego, natomiast zastosowanie minimalnych cen rynkowych zmuszałoby z kolei poszkodowanego do ponadprzeciętnych starań mających na celu znalezienie na lokalnym rynku warsztatu stosującego takie ceny.

Przy ustalaniu przeciętnej ceny naprawy uszkodzonego pojazdu co do zasady należy uwzględnić wszystkie podmioty świadczące usługi naprawcze na określonym obszarze. Nie można jednak wykluczyć, że w konkretnych okolicznościach zbiór tych podmiotów powinien być w jakiś sposób ograniczony, jeżeli przemawia za tym szczególny interes poszkodowanego. W szczególności dotyczyć może to naprawy pojazdów na gwarancji, które powinny być serwisowane w autoryzowanych stacjach obsługi, czy też pojazdów faktycznie serwisowanych do tej pory wyłącznie w takich stacjach. W takich wypadkach należy zapewnić poszkodowanemu możliwość dalszej naprawy pojazdu w autoryzowanej stacji obsługi i przy ustaleniu przeciętnego kosztu naprawy należy wziąć pod uwagę wyłącznie ceny oferowane przez podmioty prowadzące takie stacje.

Nie ma natomiast powodów, aby przy ustalaniu przeciętnych kosztów naprawy stanowiących podstawę obliczenia wysokości odszkodowania wyliczanego metodą kosztorysową z góry pomijać te podmioty, które oferują możliwość naprawy z zastosowaniem ulg i rabatów, w tym także ulg i rabatów, z których poszkodowany może skorzystać w związku ze współpracą podmiotu prowadzącego warsztat naprawczy z ubezpieczycielem. Również w dotychczasowym orzecznictwie niekiedy dopuszczana była możliwość uwzględnienia przy ustalaniu wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania skorzystania przezeń z usług naprawczych lub zakupu części w warunkach promocyjnych np. w sytuacji posiadania karty stałego klienta (zob. postanowienie SN z 16 grudnia 2021 r., III CZP 66/20).

Możliwość uwzględnienia – przy określaniu wysokości odszkodowania wyliczanego metodą kosztorysową – ulg i rabatów oferowanych przez podmioty świadczące usługi naprawcze, w tym także ulg i rabatów oferowanych w związku ze współpracą tych podmiotów z ubezpieczycielem, należy jednak opatrzyć następującymi zastrzeżeniami:

Po pierwsze, uwzględnienie tych ulg i rabatów nie oznacza prostego wniosku, że odszkodowanie powinno być równe cenie usługi oferowanej przez tego usługodawcę, który proponuje naprawę z uwzględnieniem ulg lub rabatów. Przyjęcie takiego wniosku prowadziłoby do niedopuszczalnego ograniczenia swobody kontraktowania, zmuszając poszkodowanego do skorzystania z usługi konkretnego podmiotu albo do częściowego sfinansowania naprawy z własnych źródeł. Uwzględnienie ulg i rabatów przy wyliczaniu wysokości odszkodowania oznacza, że cenę uwzględniającą takie ulgi i rabaty bierze się pod uwagę przy wyliczaniu przeciętnych kosztów naprawy na lokalnym rynku, które stanowią podstawę wyliczenia wysokości odszkodowania.

Po drugie, możliwości uzyskania ulg i rabatów nie należy uwzględniać, jeżeli skorzystanie z usług oferującego je podmiotu jest sprzeczne z interesem poszkodowanego. Sytuacja taka ma miejsce np. gdy pojazd powinien być naprawiony w autoryzowanej stacji obsługi, a ulgi i rabaty oferuje wyłącznie podmiot nieposiadający takiej autoryzacji.

Po trzecie, konieczne jest wykazanie, że poszkodowany może rzeczywiście skorzystać z ulg i rabatów wynegocjowanych przez ubezpieczyciela, także gdy do zlecenia naprawy dojdzie już po wypłaceniu odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową. Należy przy tym podkreślić, że ciężar dowodu co do możliwości skorzystania z ulg i rabatów w takim wypadku spoczywa na ubezpieczycielu.

Dlatego też, w punkcie drugim uchwały Sąd Najwyższy uznał, że jeżeli 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 występującym na lokalnym rynku, z uwzględnieniem możliwych

do uzyskania przez poszkodowanego ulg i rabatów, chyba że skorzystaniu z tych ulg i rabatów sprzeciwia się jego uzasadniony interes.

Z tych względów Sąd Najwyższy na podstawie art. 390 § 1 k.p.c. podjął uchwałę jak w sentencji.

Joanna Misztal-Konecka

Maciej Kowalski

Marcin Krajewski

Marcin Łochowski

Mariusz Łodko

Ewa Stefańska

Krzysztof Wesołowski

r.g.

[a.ł.]