

UCHWAŁA

składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego

11 września 2024 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

Prezes SN Joanna Misztal-Konecka (przewodniczący)

SSN Adam Doliwa

SSN Beata Janiszewska

SSN Maciej Kowalski

SSN Marcin Krajewski

SSN Marcin Łochowski

SSN Mariusz Załucki (sprawozdawca)

Protokolant Arkadiusz Połaniecki

na posiedzeniu jawnym 11 września 2024 r. w Warszawie
na skutek przedstawienia przez Rzecznika Finansowego
wnioskiem z 12 grudnia 2023 r.,
zagadnienia prawnego:

"Czy w przypadku wyrządzenia szkody w pojeździe mechanicznym, stanowiącej szkodę częściową, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania naprawa stała się niemożliwa w wyniku następczych działań poszkodowanego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia, odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego?"

podjął uchwałę:

Jeżeli naprawa pojazdu przez poszkodowanego stała się niemożliwa, w szczególności w razie zbycia lub naprawienia pojazdu, nie jest uzasadnione ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy.

Joanna Misztal-Konecka

Adam Doliwa

Beata Janiszewska

Maciej Kowalski

Marcin Krajewski

Marcin Łochowski

Mariusz Załucki

[SOP]

UZASADNIENIE

Rzecznik Finansowy, działając na podstawie art. 83 § 1 i 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym, zwrócił się z wnioskiem o podjęcie przez Sąd Najwyższy uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie rozbieżności w wykładni przepisów prawa, w celu zapewnienia jednolitości orzecznictwa, dotyczącym zagadnienia:

"Czy w przypadku wyrządzenia szkody w pojeździe mechanicznym, stanowiącej szkodę częściową, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania naprawa stała się niemożliwa w wyniku następczych działań poszkodowanego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia, odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego?".

We wniosku wskazał, że co do przedstawionego zagadnienia istnieją w Sądzie Najwyższym dwie linie orzecznicze.

W pierwszej z nich przyjmuje się, że zdarzenia w postaci sprzedaży lub naprawy uszkodzonego pojazdu nie mają znaczenia dla istnienia obowiązku naprawienia szkody oraz ustalenia wysokości odszkodowania. Dla powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela istotne znaczenie ma bowiem sam fakt wyrządzenia szkody; odpowiedzialność ubezpieczyciela nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz stanowi raczej równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, która każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. W praktyce sprowadza się to do stosowania metody kosztorysowej dla ustalenia wysokości odszkodowania, czyli rozliczenia szkody na podstawie kosztorysu przygotowanego przez rzeczoznawcę.

W myśl tej koncepcji przyjmuje się, że poszkodowany w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, w przypadku szkody częściowej, może żądać odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wówczas, gdy naprawy nie dokonał (lub dokonał jej częściowo) oraz wówczas, gdy sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym. Takie stanowisko, poza licznymi składami Izby Cywilnej Sądu Najwyższego miały – według Rzecznika Finansowego – zajmować także składy Izby Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw Publicznych Sądu Najwyższego.

Rzecznik Finansowy podniósł również, że od kilku lat w orzecznictwie Sądu Najwyższego coraz większego znaczenia nabiera także inny pogląd, wyrażony m.in. w kilku orzeczeniach Izby Cywilnej, wedle którego w sytuacji, gdy poszkodowany dokonał naprawy pojazdu, wysokość szkody jest już w zasadzie znana i wyraża się w kosztach, jakie poszkodowany już poniósł, oraz dodatkowo w ewentualnej utracie wartości rynkowej pojazdu po naprawie. W przypadku zaś zbycia pojazdu – według tej koncepcji – szkoda wyrażać ma się w różnicy między ceną uzyskaną za sprzedany, nienaprawiony pojazd a wartością samochodu sprzed wypadku. Podnoszony jest w takich wypadkach m.in. argument, że

z wypłatą odszkodowania wyliczonego na podstawie metody kosztorysowej wiąże się ryzyko wzbogacenia poszkodowanego, stąd rozmiar szkody winien każdorazowo zostać ustalony według metody dyferencyjnej. Jak wiadomo, metoda ta polega na porównaniu dwóch stanów dóbr, tj. rzeczywistego stanu majątku poszkodowanego po zdarzeniu sprawczym - ze stanem hipotetycznym, który istniałby, gdyby do zdarzenia sprawczego nie doszło.

Wnosząc o rozstrzygnięcie zasygnalizowanych rozbieżności, Rzecznik Finansowy opowiedział się za pierwszym stanowiskiem. Podniósł, że druga linia orzecznicza, pozbawiająca możliwości ustalania wysokości odszkodowania opartego o hipotetyczne koszty naprawy (szkoda częściowa) w przypadku wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, może skutkować pogorszeniem sytuacji osób poszkodowanych na skutek wypadków z udziałem pojazdów mechanicznych, a taki model – gdyby został przyjęty powszechnie – nie będzie prowadził do realizacji zasady pełnego naprawienia szkody. Jej zaakceptowanie miałoby – zdaniem Rzecznika Finansowego - radykalnie utrudnić dochodzenie roszczeń odszkodowawczych przez poszkodowanych z przyczyn natury formalnej, niezależnej od wysokości faktycznie poniesionej szkody. W efekcie doprowadziłoby to do przerzucenia ciężaru organizacyjnego i finansowego likwidacji szkody na poszkodowanych, którzy mieliby się wówczas powstrzymywać z naprawami pojazdów aż do zakończenia procesu sądowego, co byłoby niewłaściwe, gdyż i tak znajdują się w trudnej sytuacji jako słabsza strona relacji z zakładami ubezpieczeń.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zgodnie art. 83 § 1 i 2 ustawy o Sądzie Najwyższym, jeżeli w orzecznictwie sądów powszechnych, sądów wojskowych lub Sądu Najwyższego ujawnią się rozbieżności w wykładni przepisów prawa będących podstawą ich orzekania, w celu zapewnienia jednolitości orzecznictwa, możliwe jest przedstawienie wniosku o rozstrzygnięcie zagadnienia prawnego Sądowi Najwyższemu w składzie siedmiu sędziów lub innym odpowiednim składzie, a pośród podmiotów do tego uprawnionych znajduje się także Rzecznik Finansowy. Przedstawione zagadnienie mieści się zaś w kompetencjach Rzecznika Finansowego określonych w art. 17 ust.

1 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o rozpatrywaniu reklamacji przez podmioty rynku finansowego i o Rzeczniku Finansowym, dotyczy bowiem sposobu ustalania odszkodowania przysługującego poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego i jest przez to działaniem w zakresie ochrony klientów podmiotów rynku finansowego.

Zagadnienie dotyczące wpływu zdarzeń, które zaistniały po zdarzeniu szkodowym, na wysokość odszkodowania ustalaną na podstawie art. 822 w zw. z art. 363 k.c. – bo tego obszaru w rzeczywistości dotyczą wątpliwości Rzecznika Finansowego – jest sprawą złożoną. Wynika to m.in. z rozbieżnych stanowisk pojawiających się w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

Trzeba przypomnieć, że w dotychczasowym orzecznictwie Sądu Najwyższego dominowało stanowisko, iż poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wypłaty odszkodowania w wysokości kosztów potrzebnych do przywrócenia stanu poprzedniego (tzw. restytucja pieniężna). Roszczenie to miało przysługiwać poszkodowanemu nawet w sytuacji, w której nie było już możliwości przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego w związku z dokonaniem jego naprawy we własnym zakresie lub zbyciem uszkodzonego pojazdu bez dokonywania naprawy. Ze względu na charakter świadczenia ubezpieczeniowego ma ono przy tym przybierać postać żądania „restytucji pieniężnej” umożliwiającej przywrócenie stanu poprzedniego, co jest różnie uzasadniane i wywodzi się przede wszystkim z elastycznej interpretacji terminu „odpowiednia suma pieniężna” (art. 363 § 1 k.c.) bądź z teorii przekształcenia restytucji naturalnej w roszczenie o zapłatę jej kosztów (art. 363 § 1 w zw. z art. 822 § 1 k.c.).

Początek stosowania tego sposobu naprawienia szkody – przynajmniej w kształcie, który zyskał miano ugruntowanej linii orzeczniczej – wyznaczają wyroki Sądu Najwyższego z 1 września 1970 r., II CR 371/70 i z 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88. W pierwszym z tych orzeczeń wskazano m.in., że gdy właściciel uszkodzonego samochodu żąda przywrócenia stanu poprzedniego w postaci wyremontowania samochodu, sprawca szkody nie może mu narzucić innej formy odszkodowania, polegającej w szczególności na tym, żeby poszkodowany

zlikwidował uszkodzony samochód i poprzestał na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością samochodu przed wypadkiem a ceną uzyskaną z likwidacji. Z kolei w drugim ze wskazanych orzeczeń wyrażono m.in. tezę, że roszczenie o świadczenia należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana, wysokość świadczeń obliczać należy na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny według cen z daty ich ustalenia. Naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczeń od zakładu ubezpieczeń i jej faktyczny zakres nie miały przy tym mieć zasadniczego wpływu na powyższy sposób ustalenia ich wysokości.

Powyższa teza o dopuszczalności zasądzania restytucji pieniężnej została następnie potwierdzona w kolejnych orzeczeniach Sądu Najwyższego (wyrok z 11 czerwca 2001 r., V CKN 266/00; uchwała z 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74) i od tego czasu regułą stało się, że wierzyciel mógł żądać zwrotu nieponiesionych jeszcze kosztów naprawy pojazdu. Omawiany pogląd dominuje także w aktualnym orzecznictwie Sądu Najwyższego, co wynika m.in. ze stanowisk składów Sądu Najwyższego wyrażonych w: wyroku z 8 marca 2018 r., II CNP 32/17; postanowieniu z 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18 (OSNC 2019, nr 9, poz. 94); wyrokach z 3 kwietnia 2019 r., II CSK 100/18; z 20 października 2021 r., I NSNc 150/20; z 16 grudnia 2021 r., I NSNc 451/21; z 30 marca 2022 r., I NSNc 184/21.

Przykładowo, w postanowieniu z 16 grudnia 2021 r., III CZP 66/20, Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że jeżeli poszkodowany naprawia swój pojazd niższym kosztem niż przeciętny, uzyskując dobrowolne świadczenia osób trzecich na swoją rzecz (nieodpłatne usługi naprawcze), to takie dobrowolne świadczenia nie podlegają zaliczeniu na poczet należnego odszkodowania, nie służą one bowiem zwolnieniu osoby odpowiedzialnej z obowiązku naprawienia szkody, lecz mają na celu nieodpłatne przysporzenie korzyści poszkodowanemu.

Główne argumenty pojawiające się w ww. orzeczeniach Sądu Najwyższego prowadzą do wskazania, że powstanie roszczenia z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego, a także zakres odszkodowania, nie zależą od tego, czy poszkodowany dokonał w ogóle restytucji i czy ma taki zamiar. Naprawa dokonana przed uzyskaniem świadczenia od ubezpieczyciela, jej koszt i zakres mają nie mieć wpływu na ustalenie wysokości odszkodowania.

Nurt przeciwny zainicjowało postanowienie Sądu Najwyższego z 17 lipca 2020 r., V CNP 43/19, w którym wyrażono pogląd, że w razie naprawy pojazdu uszczerbek w majątku poszkodowanego na tę datę wyraża się zwykle w pomniejszeniu majątku poszkodowanego w związku z pokryciem przez niego z własnych środków kosztów naprawy samochodu oraz, ewentualnie, w tzw. szkodzie handlowej, wyrażającej się w zmniejszeniu wartości sprzedażnej pojazdu, czyli zmniejszeniu kwoty, za którą mógłby zostać sprzedany pojazd, gdyby był „bezwypadkowy”. Tym samym Sąd Najwyższy zakwestionował możliwość ustalania odszkodowania w takim wypadku na podstawie hipotetycznych kosztów naprawy. Wskazany pogląd został następnie wyrażony w kilku kolejnych orzeczeniach, w tym w postanowieniu z 11 września 2020 r., IV CNP 26/19; wyroku z 10 czerwca 2021 r., IV CNPP 1/21 (OSNC 2022, nr 3, poz. 33); wyroku z 8 grudnia 2022 r., II CSKP 726/22 (OSNC 2023, nr 6, poz. 62), i wyroku z 15 grudnia 2022 r., II CNPP 7/22.

Ten nurt orzecznictwa podkreśla dynamiczny charakter szkody. Wskazuje się zatem m.in., że od chwili powstania szkody do momentu jej naprawienia zmianie może ulec postać i wielkość doznanego uszczerbku. Zgodnie z zasadą kompensacji szkody odszkodowanie nie może zaś przerastać wielkości szkody, co – wobec jej dynamicznego charakteru – oznacza niemożność przekroczenia wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia. Ustalając tę wielkość w postępowaniu sądowym, w celu określenia adekwatnego do niej odszkodowania, sąd powinien więc uwzględnić stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy (art. 316 k.p.c.). Nie może zatem pozostawać obojętny na to, że w chwili orzekania o odszkodowaniu przywrócenie do stanu poprzedniego nie jest już możliwe na skutek naprawy pojazdu lub jego zbycia.

Oznacza to, że jeśli w czasie miarodajnym dla określenia wielkości szkody, a w konsekwencji również należnego odszkodowania, okaże się, że szkoda będąca normalnym następstwem zdarzenia komunikacyjnego ma wielkość inną niż określona wcześniej jako równowartość (nieponiesionych jeszcze) kosztów restytucji, sąd powinien uwzględnić ten fakt i zgodnie z zasadą kompensacji zasądzić świadczenie w wysokości pokrywającej uszczerbek majątkowy istniejący w dacie zamknięcia rozprawy.

To drugie stanowisko wyrażone jest w niektórych nowszych wypowiedziach doktryny. Stanowczo wskazuje na to np. M. Kaliński, według którego metoda kosztorysowa jest sprzeczna z uregulowaniami *legis latae*, a jej stosowanie jest wyrazem niedopuszczalnej obiektywizacji szkody i może prowadzić do naruszenia zasady restytucji (M. Kaliński, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, *Studia Iuridica* 2007, t. XLVII, s. 109-110).

Dostrzegając tę rozbieżność, Sąd Najwyższy zauważa, że istniejących w tym zakresie wątpliwości nie rozwiązała niedawna uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 8 maja 2024 r., III CZP 142/22, wedle której: „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.”

Ze wskazanych powyżej powodów, zwłaszcza w związku z dostrzeżonymi rozbieżnościami orzecznictwa w poszczególnych składach Sądu Najwyższego,

konieczne stało się więc podjęcie uchwały powiększonego składu Sądu Najwyższego w niniejszej sprawie.

W rozważeniu kwestii wpływu zdarzeń, które zaistniały po zdarzeniu szkodowym, na wysokość odszkodowania ustalaną na podstawie art. 822 w zw. z art. 363 k.c., należy zauważyć, że szkoda jest kategorią dynamiczną. Od chwili jej powstania do momentu naprawienia zmianie może ulec postać i wielkość doznanego uszczerbku. Zgodnie zaś z zasadą kompensacji szkody odszkodowanie nie może przerastać wielkości szkody, co – wobec jej dynamicznego charakteru – oznacza niemożność przekroczenia wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia.

W sytuacji, w której poszkodowany dokonał już naprawy pojazdu, wysokość szkody jest już w zasadzie znana i wyraża się w kosztach, jakie poszkodowany poniósł na dokonanie naprawy oraz dodatkowo ewentualnej utracie wartości rynkowej pojazdu po naprawie. W przypadku zaś zbycia pojazdu wyraża się w różnicy między ceną uzyskaną za sprzedany, nienaprawiony pojazd a kwotą jaką poszkodowany mógłby uzyskać ze sprzedaży samochodu nieuszkodzonego. Wykazanie szkody w takiej sytuacji także nie powinno nastęrczać poszkodowanemu nadmiernych trudności, gdyż często ogranicza się do przedstawienia dokumentów wskazujących na poniesione koszty lub dowodzących ceny sprzedaży. W takich okolicznościach rozmiar szkody winien każdorazowo zostać ustalony według metody dyferencyjnej. Ustalając rozmiar szkody, należy zatem wziąć pod uwagę wszelkie następstwa zdarzenia szkodzącego dla majątku poszkodowanego oraz uwzględnić dynamiczny charakter szkody.

W świetle powyższego, z dwóch wspomnianych linii orzeczniczych Sądu Najwyższego bardziej przekonująca jest ta oparta na twierdzeniu, że wypłata odszkodowania w kwocie przekraczającej wartość środków faktycznie wydatkowanych na naprawę pojazdu prowadziłaby do niesłusznego wzbogacenia poszkodowanego. Dlatego skuteczne żądanie zapłaty odszkodowania obliczonego jak równowartość nieponiesionych kosztów przyszłej naprawy pojazdu jest wykluczone, gdy naprawa jest już niemożliwa, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

W razie następcej niemożliwości naprawienia szkody w formie restytucji naturalnej należy ustalić wysokość należnego odszkodowania metodą dyferencyjną, zwłaszcza gdy jest pewne, że poszkodowany nie dokona naprawy pojazdu (bo pojazd już naprawił bądź zbył). Dotychczasowy nurt orzecznictwa dopuszczający w takiej sytuacji stosowanie metody kosztorysowej do ustalenia odszkodowania nie znajduje bowiem uzasadnienia w aktualnym stanie prawnym i w zasadach odpowiedzialności cywilnej określonych w Kodeksie cywilnym.

W razie stosowania w omawianych wypadkach metody kosztorysowej poszkodowany byłby wzbogacony o nadwyżkę sumy pieniężnej przyznanej kosztorysowo względem odszkodowania wyliczonego metodą dyferencyjną, co byłoby sprzeczne ze wspomnianą zasadą niewzbogacania się poszkodowanego na szkodzie. Metoda dyferencyjna nie prowadzi zaś do takiego wzbogacenia, a odszkodowanie wyliczone właśnie jako różnica między określonymi wartościami odpowiada zasadom ustalania jego wysokości na tle art. 363 w zw. z art. 822 k.c. W przepisach tych nie można zresztą odnaleźć podstawy do ustalenia odszkodowania w wysokości przyszłych hipotetycznych kosztów naprawy w sytuacji, w której koszty te są już znane (dokonana naprawa) lub – tym bardziej – nie mogą zostać poniesione (zbycie pojazdu).

Powyższe znajduje uzasadnienie także w poglądach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, który wskazywał m.in., że sądy krajowe mają prawo czuwać nad tym, by ochrona praw zagwarantowanych w porządku prawnym Unii Europejskiej nie prowadziła do bezpodstawnego wzbogacania osób uprawnionych [wyroki: z 25 marca 2021 r., C-501/18, BT przeciwko Bałgarska Narodna Banka; z 21 marca 2023 r., C-100/21, Mercedes-Benz Group (*Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation*), pkt 94]. Odejście od bezwzględnego stosowania metody kosztorysowej w sytuacji niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego ma przy tym na celu ograniczenie bezpodstawnego wzbogacania osób poszkodowanych.

Zgodnie zatem z zasadą kompensacji szkody, skoro odszkodowanie nie może przerastać wielkości szkody – wobec jej dynamicznego charakteru – podczas jego wyliczania niedopuszczalne jest przekroczenie wielkości szkody istniejącej

w chwili jej naprawienia. Dlatego ustalając tę wielkość w postępowaniu sądowym, w celu określenia adekwatnego do niej odszkodowania, sąd powinien uwzględnić stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy (art. 316 k.p.c.), co w razie zbycia lub naprawienia pojazdu oznacza zastosowanie tzw. metody dyferencyjnej do wyliczenia należnego odszkodowania.

Z tych względów orzeczono jak w uchwale.

Joanna Misztal-Konecka

Adam Doliwa

Beata Janiszewska

Maciej Kowalski

Marcin Krajewski

Marcin Łochowski

Mariusz Załucki

r.g.

[ał]