



**Rzecznik
Finansowy**
dr Bohdan Pretkiel



Warszawa, 12 grudnia 2023 roku

DUE.023.1.2023
RF/241/2023

Szanowna Pani
dr hab. Małgorzata Manowska
Pierwszy Prezes
Sądu Najwyższego
Pl. Krasińskich 2/4/6
00-951 Warszawa

Szanowna Pani Prezes,

Działając na podstawie art. 83 § 2 w związku z art. 83 § 1 ustawa z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1093 z późn. zm.) przesyłam w załączeniu wnioski o podjęcie przez Sąd Najwyższy uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie rozbieżności w wykładni prawa odnoszącej się do 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'.

Łączę wyrazy szacunku

Rzecznik Finansowy

dr Bohdan Pretkiel

Załączniki:

- wniosek o podjęcie uchwały.

Rzecznik Finansowy
ul. Nowogrodzka 47A
00-695 Warszawa

@ sekretariat@rf.gov.pl
www.rf.gov.pl
facebook.com/Rzecznik
Finansowy

Tel. 22 633 73 23



Warszawa, dnia 12 grudnia 2023 roku

DUE.023.1.2023

RF/241/2023

**Sąd Najwyższy
Izba Cywilna
Pl. Krasińskich 2/4/6
00-951 Warszawa**

WNIOSEK

Działając na podstawie art. 83 § 2 w związku z art. 83 § 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1093 z późn. zm.) wnoszę o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie sądów rozbieżności w wykładni przepisów prawa będących podstawą ich orzekania, zawierającej odpowiedź na pytanie:

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?

UZASADNIENIE

1. Analiza prawna

Punktem wyjścia rozważań w zakresie postawionego pytania są przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1360 z późn. zm.) dalej jako k.c., oraz ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych Dz. U. z 2022 r., poz. 2214 (dalej także jako u.u.o.).

Przedstawiając zagadnienia prawne, które pozostają relewantne w stosunku do omawianej tematyki, Rzecznik Finansowy w pierwszej kolejności chciałby rozpocząć od dokonania analizy ogólnych regulacji, które mają zastosowanie w odniesieniu do roszczeń odszkodowawczych przysługujących poszkodowanym względem podmiotów odpowiedzialnych za szkodę. Jest to konieczne do określenia charakteru i zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej również jako „OC ppm”), ponieważ ma ona charakter pochodny, akcesoryjny wobec odpowiedzialności cywilnej samego ubezpieczonego¹.

W polskim systemie prawnym obowiązuje zasada pełnego odszkodowania. Zakres obowiązku naprawienia szkody normuje zaś w podstawowy sposób art. 361 k.c. Nakłada on – co do zasady – na zobowiązanego do naprawienia szkody odpowiedzialność ograniczaną normalnymi następstwami działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, oraz stratami (damnum emergens), które poszkodowany poniósł, bądź (także) korzyściami (lucrum cessans), których w wyniku wyrządzenia szkody nie uzyskano². Poza szkodą pierwotną (powstałą wbrew woli poszkodowanego; w przypadku uszkodzenia pojazdu będzie to utrata jego wartości) do pojęcia straty należy zaliczyć zmniejszenie aktywów dokonane z woli poszkodowanego, ale w bezpośrednim, uzasadnionym związku

¹ Por. np. uzasadnienie uchwały SN z 22.11.2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85, uzasadnienie uchwały SN(7) z 7.02.2008 r., III CZP 115/07, OSNC 2008, nr 9, poz. 96, uzasadnienie uchwały SN z 19.01.2007 r., III CZP 146/06, OSNC 2007, nr 11, poz. 161, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2002 r., II CKN 353/99, nie publ.;

² Por. np. uchwała SN z dnia 22 listopada 1963 r., sygn. III PO 31/63, OSNC 1964, nr 7-8, poz. 128; uchwała SN z dnia 18 marca 1994 r., sygn. III CZP 25/94, OSNC 1994, nr 10, poz. 188; uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74; wyrok SN z dnia 16 maja 2002 r., sygn. V CKN 1273/00, Izba Cywilna 2002, nr 12, s. 40;

z uprzednio wyrządzoną szkodą, zmniejszaniem lub ograniczaniem jej rozmiarów. Mowa tu o wydatkach i nakładach, które powinny być uznane przynajmniej za szkodę pośrednią w rozumieniu art. 361 k.c.³. Skutkiem tak rozumianego pojęcia szkody jest ustalanie jej rozmiaru metodą dyferencyjną (zwaną także różnicową). Polega ona na ustaleniu różnicy pomiędzy stanem majątku istniejącym po zajściu zdarzenia szkodzącego a stanem poprzednim i hipotetycznym. Podkreślić natomiast należy, że zastosowanie metody dyferencyjnej przy ustalaniu stanu dóbr uszkodzonego wymaga uwzględnienia nie tylko doznanych uszczerbków (czy to *damnum emergens* czy to *lucrum cessans*), lecz także korzyści uzyskanych przez uszkodzonego wskutek zdarzenia, które wywołało szkodę. W związku z powyższym art. 361 § 2 k.c. stanowi również podstawę instytucji *compensatio lucri cum damno*, a więc obowiązku zredukowania szkody o wielkość uzyskanych przez uszkodzonego korzyści⁴. Wskazana reguła zapobiega bezpodstawnemu wzbogaceniu się uszkodzonego.

Sam sposób naprawienia szkody określa art. 363 § 1 k.c. Ustawodawca daje uszkodzonemu prawo wyboru sposobu naprawienia szkody (zobowiązanie przemienne) pomiędzy restytucją naturalną (przywrócenie stanu poprzedniego), a zapłatą odszkodowania. W razie nadmiernych trudności lub kosztów, albo w przypadku niemożności przywrócenia stanu poprzedniego, roszczenie uszkodzonego ogranicza się do odszkodowania. Przez ową nadmierność należy rozumieć niewspółmierne w danym wypadku uciążliwości osobiste lub majątkowe istniejące po stronie zobowiązanego⁵.

Co istotne, z ugruntowanego stanowiska Sądu Najwyższego wynika, że szkoda w pojeździe powstaje w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu na podstawie art. 436 k.c. oraz według zasad art. 363 k.c., stąd obowiązek jej naprawienia przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy uszkodzony dokonał naprawy rzeczy oraz czy w ogóle zamierza ją naprawiać (por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. akt III CZP 68/01 oraz orzeczenie Sądu Najwyższego

³ Wojtkowiak Marcin. Problemy w likwidacji szkody w pojeździe z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 2010, nr 1.

⁴ Tak np. Uchwała SN(7z) z 27.03.1961 r., I CO 27/60, OSNC 1962, nr 2, poz. 40., Wyrok SN z 23.04.2021 r., V CSKP 86/21, LEX nr 3220142.

⁵ G. Karaszewski [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, LEX/el. 2021, art. 363.

z dnia 27 czerwca 1988 r., sygn. akt I CR 151/88). Ponadto, zgodnie z art. 354 § 2 k.c. nie wszystkie wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane, istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów⁶. Obowiązek ten wynika wprost z art. 362 k.c. Na dłużniku ciąży w związku z tym obowiązek zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, niedających się wyeliminować w inny sposób, z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika⁷.

Mając na względzie wyżej zarysowane ogólne zasady odpowiedzialności odszkodowawczej, przejść należy w dalszej kolejności do wyłożenia podstaw odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Wskazać należy, że podstawowym przepisem pozwalającym na określenie zakresu tejże odpowiedzialności jest art. 822 k.c. Z przepisu tego wynika, iż obowiązek zapłaty przez zakład ubezpieczeń (ubezpieczyciela) odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej powstaje w przypadku istnienia odpowiedzialności ubezpieczonego, czyli samego ubezpieczającego lub osoby, na której rzecz ubezpieczający zawarł umowę ubezpieczenia, za szkody wyrządzone osobom trzecim. Tak jak zostało zaznaczone na wstępie zobowiązanie do zapłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ma więc ze swej istoty charakter akcesoryjny. Zakres odpowiedzialności ubezpieczonego wobec osoby trzeciej wyznacza co do zasady zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej⁸.

W odniesieniu do umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych podkreślić ponadto należy, że pochodny, wynikający z art. 822 § 1 k.c., charakter zobowiązania ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej potwierdzają przepisy u.u.o. Z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do

⁶ Zauważenia wymaga również że obowiązek minimalizacji szkody w odniesieniu do relacji poszkodowanego i ubezpieczyciela OC sprawy, został dodatkowo podkreślony w art. 16 ust 1 pkt 2 u.u.o., zgodnie z którym w razie zaistnienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem obowiązkowym osoba uczestnicząca w nim jest obowiązana do zapobieżenia, w miarę możliwości, zwiększeniu się szkody.

⁷ np. wyrok SO w Nowym Sączu z 24.10.2013 r., III Ca 653/13, LEX nr 1716483.

⁸ Por. np. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 2005 r., III CZP 99/04, OSNC 2005, nr 10, poz. 166 oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2002 r., II CKN 353/99, nie publ.

naprawienia wyrządzonej ruchem tego pojazdu szkody, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia (art. 34 ust. 1 u.u.o.). Zgodnie z art. 36 ust. 1 u.u.o. ustawy odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej.

Przy tym, zgodnie z utrwalonym w orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowiskiem, dla ustalenia pojęcia szkody ubezpieczeniowej należy sięgać do odpowiednich regulacji zawartych w kodeksie cywilnym (tak: SN w uchwale z dnia 18 marca 1994 r., III CZP 25/94, OSNC 1994/10/188, oraz w uchwale z dnia 15 listopada 2001 r. III CZP 68/01, OSNC 2002/6/74). W przywołanych orzeczeniach Sąd Najwyższy podkreślił, że nie ma różnicy w pojęciu szkody w rozumieniu przepisów prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, gdyż w obu wypadkach chodzi o utratę lub zmniejszenie aktywów bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej.

Pomimo tej porównywalności odpowiedzialności odszkodowawczej zakładów ubezpieczeń oraz ubezpieczonych z umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, z powodu specyfiki odpowiedzialności ubezpieczyciela, swoboda wyboru sposobu naprawy szkody przez poszkodowanego, określona w art. 363 k.c. może ulec modyfikacji. I tak, w wypadku odszkodowania przypadającego z umowy ubezpieczenia należy przyjąć, że z reguły uprawniony może żądać jedynie odszkodowania w pieniądzu. Przemawia za tym treść przepisów Kodeksu cywilnego poświęconych umowie ubezpieczenia, w których mowa jest o zapłacie odszkodowania (np. art. 805 k.c., art. 822 § 1, art. 824¹ § 2 i 3, art. 827 § 1, art. 828 § 1). Wniosek ten znajduje potwierdzenie także w odniesieniu do ubezpieczeń obowiązkowych, na co wskazuje szereg przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych - np. art. 11 ust. 3, art. 13 ust. 1-3, art. 14 ust. 1-4, art. 17, art. 22a ust. 1, art. 36 ust. 1, art. 43, art. 52.

Zatem ze względu na osobę ubezpieczyciela realizacja obowiązku naprawienia szkody komunikacyjnej polega zawsze na świadczeniu w pieniądzu, różnica sprowadza się natomiast do sposobu obliczenia wysokości należnej kwoty. Akceptowane w doktrynie oraz judykaturze stanowisko, zgodnie z którym istnieją dwa sposoby określenia wysokości odszkodowania w pieniądzu, jest wynikiem założenia, iż także w razie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń

Str. 5

poszkodowany nie jest pozbawiony możliwości wyboru sposobu naprawienia szkody (restytucja naturalna - rekompensata pieniężna), tyle że nie może domagać się przywrócenia stanu poprzedniego w naturze, a jedynie sfinansowania kosztów, które musiałyby zostać poniesione w celu dokonania restytucji.

Analiza judykatury prowadzi do jednoznacznej konkluzji, iż jedynie w razie wystąpienia tzw. szkody całkowitej roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu, obliczonego jako różnica między hipotetyczną wartością majątku poszkodowanego (w praktyce – wartością pojazdu) według stanu, który istniałby w razie niewystąpienia zdarzenia szkodzącego, i wartością istniejącą w związku z zajściem tego zdarzenia. W przypadku szkód samochodowych szkoda całkowita zachodzi wówczas, gdy zakres uszkodzeń pojazdu jest tak duży, że restytucja jest co najmniej nieopłacalna ze względu na koszty naprawy przekraczające wartość samochodu przed zdarzeniem szkodzącym. Występuje wówczas stan, w którym przywrócenie stanu poprzedniego, o ile w ogóle byłoby możliwe, pociągałoby za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty. Zgodnie z art. 363 § 1 in fine k.c. poszkodowany jest wówczas pozbawiony możliwości dokonania wyboru jednej z dwóch wskazanych tam postaci odszkodowania, a przysługujące mu roszczenie ogranicza się do świadczenia w pieniądzu, obliczonego w sposób opisany powyżej.

W przypadku tak zwanej szkody częściowej w orzecznictwie⁹ zasadniczo przyjmuje się, że ubezpieczyciel ma obowiązek zapłaty tytułem odszkodowania kwoty pieniężnej obliczonej tzw. metodą kosztorysową, czyli odpowiadającej równowartości kosztów restytucji samochodu¹⁰. Dopuszczalne jest aby wysokość odszkodowania była obliczona metodą kosztów rzeczywistych, jak również metodą kosztorysową (in abstracto). Odnotowania wymaga również, że taka postać odszkodowania znalazła zastosowanie nie tylko w prawie ubezpieczeniowym, ale także w odniesieniu do wad lokali albo budynków¹¹. Wspomnieć należy, że w przypadku, w którym należna

⁹ Wyroki SN: z 20.4.1971 r., II CR 475/70, OSPiKA Nr 12/1971, poz. 231; z 20.10.1972 r., II CR 425/72, OSNAPiUS Nr 6/1973, poz. 111; z 3.2.1971 r., III CRN 450/70, OSNAPiUS Nr 11/1971, poz. 205; z 20.2.1981 r., I CR 17/81, OSNAPiUS Nr 10/1981, poz. 199.

¹⁰ Przy tym należy wspomnieć, że w doktrynie ukształtowały się rozbieżne stanowiska w przedmiocie podstawy prawnej oraz możliwości stosowania metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości świadczenia z ubezpieczenia OC - przykładowo M.Sepelowski wskazuje na cztery takie koncepcje (Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, Marcin Sepelowski, Monitor Prawniczy | 11/2018).

¹¹ K. Czub [w:] Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany, red. M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak, LEX/el. 2023, art. 363.

suma była ustalona jako równowartość kosztów restytucji, przepisy nie przewidują możliwości weryfikacji sposobu spożytkowania odszkodowania konkretnie na naprawę pojazdu.

Podsumowując powyższe, wskazać należy, że w judykaturze Sądu Najwyższego wykształciła się dominująca aktualnie linia orzecznicza wskazująca, że poszkodowany w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, w przypadku szkody częściowej, może żądać odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także **w przypadku wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia**. Podkreśla się bowiem, że w przypadku stwierdzenia wystąpienia szkody częściowej nie można ograniczać wysokości odszkodowania - jak ma to miejsce w przypadku szkody całkowitej - do różnicy między wartością pojazdu przed uszkodzeniem a uzyskaną przez poszkodowanego ceną jego sprzedaży. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo, jak korzystanie z niej. Skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej wysokości szkody. Sąd Najwyższy wielokrotnie podkreślał, że różne traktowanie poszkodowanych, tj. tych którzy doznali uszkodzenia samochodu i nie naprawili go, ani nie zbyli w stanie uszkodzonym oraz tych, którzy pojazd naprawili lub zbyli w stanie uszkodzonym budziłoby również wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Poszkodowani, który naprawili pojazd i którzy naprawy nie dokonali oraz poszkodowani, którzy po szkodzie częściowej zbyli pojazd czy też pozostawili go w swojej dyspozycji nie powinni być odmiennie traktowani, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą różnice, które by to uzasadniały.¹²

Z obserwacji Rzecznika Finansowego wynika jednakże, że w wykształciła się druga linia orzecznicza Sądu Najwyższego, według której odmiennie podchodzi się do omawianej tematyki. Sąd Najwyższy w swoich wypowiedziach poddał pod wątpliwość słuszność dotychczasowej linii orzeczniczej dopuszczającej możliwość ustalenia odszkodowania w oparciu o hipotetyczne koszty

¹² m.in. wyroki Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2006 r., SK 41/05, OTK-A 2006, Nr 9, poz. 126, z dnia 7 lutego 2006 r., SK 45/04, OTK-A 2006, Nr 2, poz. 15 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2015 r., I BU 9/14, M.Pr. 2016, nr 2, str. 97-105, i z dnia 5 maja 2010 r., I PK 201/09, nie publ.).

naprawy, w sytuacji gdy pojazd został naprawiony. Podobnie ma się rzecz w przypadku sprzedaży uszkodzonego samochodu, którego naprawa stała się już faktycznie niemożliwa. W tym zakresie Sąd Najwyższy zauważa, że szkoda jest kategorią dynamiczną. Od chwili jej powstania do momentu naprawienia zmianie może ulec postać i wielkość doznanego uszczerbku. Zgodnie 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. Ponadto Sąd Najwyższy zauważa, że 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.). 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". Regulowanie powyższej kwestii w sposób odmienny mogłoby skutkować ewentualnym **wzbogaceniem się poszkodowanego, gdyż nie musi on przeznaczyć otrzymanych środków na rzeczywistą naprawę rzeczy.**

2. Rozbieżności w orzecznictwie w zakresie możliwości ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy (szkoda częściowa), w przypadku wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

W celu wykazania wymaganej przez art. 83 § 1 i 2 ustawy o Sądzie Najwyższym przesłanki rozbieżności w wykładni prawa ujawnionej w orzecznictwie Sądu Najwyższego, poniżej zostaną odrębnie przedstawione orzeczenia, prezentujące odmienną wykładnię norm prawnych, regulujących zasady określenia wysokości odszkodowania w odniesieniu do omawianego zagadnienia.

2.1. Wyroki dopuszczające możliwość ustalenia wysokości odszkodowania w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy (szkoda częściowa), w przypadku wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

1. Wyrok Sądu Najwyższego z 08.03.2018 r., sygn. akt II CNP 32/17

W niniejszej sprawie Powód zdecydował się na skierowanie do Sądu Najwyższego skargi o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego wyroku Sądu Okręgowego, oddalającego powództwo.

Przedmiotem rozważań Sądu Okręgowego była odpowiedź na pytanie czy na podstawie ustalonego stanu faktycznego sprawy można stwierdzić, że powód istotnie poniósł szkodę w postaci uszczerbku majątkowego w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. W tym względzie Sąd Okręgowy przypisał istotne znaczenie faktowi naprawy pojazdu przez powoda i wyjaśnił, że w takiej sytuacji nie jest możliwe ustalenie odszkodowania w inny sposób jak tylko poprzez wykazanie odpowiednich wydatków poniesionych w celu takiej naprawy. W toku dalszego postępowania okazało się, że przed wydaniem wyroku w pierwszej instancji doszło do zbycia naprawionego pojazdu na rzecz innej osoby. Okoliczność ta miała zdaniem Sądu Okręgowego kluczowe znaczenie. Zdaniem Sądu Okręgowego, to nowe ustalenie *"powodowało konieczność innego sposobu udowodnienia wysokości szkody, a mianowicie różnicy między ceną uzyskaną a ceną, jaką mógłby uzyskać powód, gdyby nie doszło do uszkodzenia pojazdu"*.

Sąd Najwyższy nie zgodził się ze stanowiskiem zajmowanym przez Sąd Okręgowy, wskazując, że nie odpowiada ono powszechnie akceptowanemu w piśmiennictwie i orzecznictwie Sądu Najwyższego pogładowi dotyczącemu wskazania momentu powstania szkody w postaci uszkodzenia pojazdu mechanicznego w wyniku wypadku komunikacyjnym. Zgodnie bowiem z najszerzej uznawanym w judykaturze orzecznictwem niezależnie od tego, czy poszkodowany w wypadku samochodowym dokonał już odpowiedniej naprawy samochodu, to sam obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela pojawił się już z chwilą wyrządzenia poszkodowanemu szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierzał go naprawić. Istotne jest wyraźne odróżnienie samego momentu powstania szkody i roszczenia o jej naprawienie od daty ewentualnego naprawienia rzeczy (samochodu), bowiem dla powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela istotne znaczenie ma sam fakt powstania szkody, a nie fakt naprawienia samochodu.

Ponadto Sąd Najwyższy zauważył, że skoro powstanie szkody (uszczerbku majątkowego) powoda należy łączyć już z chwilą uszkodzenia pojazdu (bo wtedy następuje już uszczerbek w majątku powoda rozumianym en bloc i wtedy już powstaje roszczenie o naprawienie szkody, zgodnie z koncepcją dyferencyjną), to w sposób oczywisty, **nie mają tu już znaczenia późniejsze zdarzenia, m.in w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego samochodu.**

2. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 07.12.2018 r., sygn. akt III CZP 51/18

W przywołanym orzeczeniu Sąd Najwyższy zajął stanowisko w związku z pytaniem prawnym zadany przez Sąd Okręgowy sprowadzającym się do kwestii czy, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu przywracającej ten pojazd do stanu sprzed powstania szkody (szkoda częściowa), możliwe jest dochodzenie hipotetycznych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego.

Sąd Najwyższy odmówił odpowiedzi na zadane pytanie, stwierdzając, że przedstawione zagadnienie w ocenie Sądu Najwyższego nie budzi poważnych wątpliwości prawnych, ponieważ w świetle utrwalonego stanowiska Sądu Najwyższego nie ma żadnych wątpliwości, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz także jako **równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy.** W sytuacji, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu odszkodowanie należne poszkodowanemu może być ustalone.

Sąd podzielił przywołane już powyżej stanowisko prezentowane w orzecznictwie Sądu Najwyższego, że **szkodą bezpośrednią jest uszkodzenie pojazdu i już w momencie jej wystąpienia powstaje odpowiedzialność sprawcy i ubezpieczyciela.** Powstanie roszczenia z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależy od tego czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. Odpowiada ono niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy, a naprawa dokonana przed uzyskaniem świadczenia od ubezpieczyciela, jej koszt i faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na sposób ustalania wysokości odszkodowania. Szkodą w rozumieniu art. 361

§ 2 k.c. jest różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie.

Z uzasadnienia analizowanego orzeczenia wynika ponadto, że, poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty tj. w przypadku wystąpienia szkody całkowitej (art. 822 § 1 w zw. z art. 363 § 1 k.c).

Sąd Najwyższy zwrócił ponadto uwagę, że odmiennie traktowanie poszkodowanego w zależności od tego czy dokonał naprawy uszkodzonego samochodu przed uzyskaniem odszkodowania czy też tej naprawy nie dokonał (najczęściej z przyczyn ekonomicznych), budziłoby również wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). W ocenie Sądu Najwyższego poszkodowani, którzy naprawili pojazd i którzy naprawy nie dokonali nie powinni być odmiennie traktowani, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą różnice, które by to uzasadniały.

3. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 kwietnia 2019 r. sygn. akt II CSK 100/18

W przedmiotowej sprawie Sąd odwoławczy uznał, że sprzedaż pojazdu spowodowała, że postulowany przez powoda sposób rozliczenia szkody jest nieaktualny, skoro powód nigdy już nie przeprowadzi kompleksowej naprawy pojazdu przywracającej go do stanu poprzedniego.

Sąd Najwyższy dzieląc utrwaloną linię orzecniczą Sądu Najwyższego wskazał, że nieprawidłowe było stanowisko Sądu Okręgowego przyjmujące, że w okolicznościach niniejszej sprawy pomimo wystąpienia szkody częściowej, fakt sprzedaży uszkodzonego samochodu powinien skutkować wyliczeniem odszkodowania jako różnicy między wartością pojazdu przed szkodą, a ceną uzyskaną ze sprzedaży pojazdu powiększoną o ewentualne koszty naprawy (tzw. szkoda całkowita).

Sąd Najwyższy wskazał w szczególności, że szkoda całkowita występuje w sytuacji kiedy przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższające jego wartości przed wypadkiem, nie są nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.

Sąd Najwyższy zwrócił również uwagę, że utrwalone jest stanowisko, iż nie mają znaczenia późniejsze zdarzenia między innymi w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego pojazdu. Okoliczność, że poszkodowany nie czekając na wypłatę odszkodowania podejmuje decyzję o sprzedaży uszkodzonego samochodu, nie pozbawia go prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania. W konsekwencji **poszkodowany w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, w przypadku szkody częściowej, może żądać odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wtedy, gdy naprawy nie dokonał (lub dokonał jej częściowo) i sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym.**

4. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 2021 r., sygn. akt I NSNc 150/20

W stanie faktycznym w niniejszej sprawie poszkodowany zlecił wycenę kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu rzeczoznawcy samochodowemu, jednocześnie we własnym zakresie dokonał on częściowej naprawy uszkodzonego pojazdu – natomiast naprawa nie przywróciła stanu pojazdu do stanu sprzed kolizji pod względem użytkowym, jak i estetycznym. Sąd II Instancji zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że oddalił powództwo. Według Sądu Okręgowego, skoro w związku ze szkodą powstałą w wyniku kolizji koszty naprawy samochodu zostały już faktycznie przez powoda poniesione, to przy rozstrzygnięciu o zagadnieniu skompensowania przez ubezpieczyciela doznanego przez poszkodowanego uszczerbku, istotne było wyjaśnienie, w jakim zakresie faktycznie poniesione koszty naprawy należące do powoda samochodu są niezbędne i ekonomicznie uzasadnione, przy jednoczesnym uwzględnieniu cen występujących na lokalnym rynku. Powyższy wyrok Sądu Okręgowego został zaskarżony w całości przez Prokuratora Generalnego w drodze skargi nadzwyczajnej.

Skarga nadzwyczajna zasługiwała w przekonaniu Sądu Najwyższego na uwzględnienie. Sąd przypomniał iż orzecznictwo wypracowało zasady według których roszczenie o świadczenie należne od ubezpieczyciela w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne

niezależnie od tego, czy naprawa została dokonana. **Rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania z tytułu uszkodzonego samochodu, obliczonego na podstawie ustalonych kosztów naprawy.**

Dla powstania roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu nie mają znaczenia późniejsze zdarzenia, choćby w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego pojazdu. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo, jak korzystanie z niej.

Sąd Najwyższy powtórzył również utrwalone stanowisko Sądu Najwyższego, że poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji tylko w sytuacji, kiedy przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty (tzw. szkoda całkowita). Koszt naprawy nie jest nadmierny dopóty, dopóki nie przewyższa wartości pojazdu sprzed wypadku.

Ponadto Sąd Najwyższy wskazał iż: *„W orzecznictwie Sądu Najwyższego trafnie odrzuca się również przyjmowany przez niektóre sądy powszechne a priori, bez szerszej analizy (tak jak miało to miejsce w analizowanej sprawie) argument o bezpodstawnym wzbogaceniu poszkodowanego w przypadku dokonania przez niego samodzielnej naprawy uszkodzonego pojazdu. Słusznie podnosi się bowiem, że reperacje przeprowadzane własnym sumptem, z zastosowaniem zamienników lub części używanych, w warunkach niepozwalających na dotrzymanie standardów jakości naprawy, wprawdzie pozwolą poszkodowanemu "zaoszczędzić" część odszkodowania w pieniądzu, lecz zazwyczaj nie doprowadzą do przywrócenia stanu poprzedniego i całkowitego usunięcia szkody, a różnicę wyrówna wówczas owo zaoszczędzone świadczenie pieniężne.”*

Podzielił również przywoływane już stanowisko Sądu Najwyższego o naruszeniu konstytucyjnej zasady równości określonej w art. 32 Konstytucji RP.

5. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16.12.2021 r., sygn. akt I NSNc 451/21

Niniejszy wyrok również zapadł w wyniku wniesionej przez Prokuratora Generalnego do Sądu Najwyższego skargi nadzwyczajnej, złożonej od prawomocnego wyroku Sądu Okręgowego. Rozstrzygając przedmiotową skargę, Sąd Najwyższy ponownie wskazał, że jako naczelną zasadę przyjmuje się, że dla powstania odpowiedzialności odszkodowawczej kluczowy jest moment

powstania szkody w postaci uszkodzenia pojazdu w wyniku kolizji drogowej. Obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela sprawcy kolizji drogowej powstaje z chwilą wyrządzenia poszkodowanemu szkody i nie jest uzależniony od tego, że poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierzał go naprawić. Przy tym orzecznictwo Sądu Najwyższego nie pozostawia wątpliwości, że prawo do odszkodowania przysługuje poszkodowanemu w wyniku kolizji drogowej, który dokonał naprawy pojazdu w części lub w całości, czyniąc w ten sposób nakłady na swój majątek. Poniesione koszty nie mają wpływu na zakres przyznanego odszkodowania. Rozmiar dokonanych napraw i poniesionych w związku z nimi kosztów nie ma zasadniczego wpływu na sposób ustalania wysokości odszkodowania.

Sąd przy tym wskazał wprost, iż podobnie rzecz się ma ze sprzedażą pojazdu, która również nie ma wpływu na zakres przyznanego odszkodowania. **Okoliczność skorzystania przez poszkodowanego z przysługującego mu jako właścicielowi pojazdu prawa do naprawy, choćby tylko częściowej lub sprzedaży tego pojazdu, nie ma wpływu na odpowiedzialność ubezpieczyciela oraz ustalenie rozmiaru należnego powodowi odszkodowania.**

Kontynuując powyższy ciąg myślowy Sąd przypomniał również, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się, że w przypadku sprzedaży pojazdu poszkodowany może skutecznie dochodzić ochrony swoich praw, jeżeli wykaże zaistnienie zdarzenia objętego ochroną ubezpieczeniową i wysokość **hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu**. Dlatego w sytuacji szkody częściowej na poszkodowanym – powódzie nie spoczywa ciężar dowodu w zakresie konieczności wykazania sprzedaży pojazdu na konkretną kwotę czy jego naprawy.

6. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 marca 2022 r. sygn. akt I NSNc 184/21

W niniejszej sprawie w ustnym uzasadnieniu wyroku, Sąd II instancji wskazał, że nie można przyjąć, iż "powódka może domagać się zapłaty hipotetycznych kosztów naprawy samochodu w sytuacji, gdy naprawy przynajmniej częściowej już dokonała".

Prokurator Generalny zaskarżył ww. wyrok, zarzucając przede wszystkim naruszenie w sposób rażący prawa materialnego, tj. art. 363 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c.

W niniejszej sprawie Sąd Najwyższy wskazał, iż kodeks cywilny reguluje wyraźnie jedynie chwilę wyliczenia odszkodowania (art. 363 § 2 k.c.); w kwestii miernika wysokości szkody należy odnieść się do orzecznictwa. Natomiast opisując miernik wysokości szkody Sąd Najwyższy zgodził się w całości i szeroko przytoczył argumentację i wnioski zawarte w przywoływanym wyżej postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18 (OSNC 2019, Nr 9, poz. 94). Unikając przytaczania już opisanego stanowiska Sąd Najwyższy przypomniał, iż w świetle utrwalonego stanowiska Sądu Najwyższego nie ma żadnych wątpliwości, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz także jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy.

Sąd Najwyższy podkreślił, że stosowanie art. 822 § 1 w zw. z art. 363 § 1 k.c. oznacza, że poszkodowany **nie może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty (szkoda całkowita)**. Sąd przypomniał też, że zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego, koszty naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.

Sąd zgodził się również, że skoro prawo do odszkodowania ma poszkodowany, który w ogóle nie naprawił pojazdu, to nie sposób przyjąć, że nie może go uzyskać poszkodowany, który poczynił nakłady ze swojego majątku, naprawiając uszkodzony pojazd w całości lub w części, tylko z tej przyczyny, że nie wykazał rzeczywistych kosztów naprawy, skoro nie one decydują o wymiarze należnego odszkodowania, a odmienne stanowisko budziłoby również wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP).

2.2. Wyroki odmawiające możliwości ustalania wysokości odszkodowania w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy (szkoda częściowa), w przypadku wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

1. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 17 lipca 2020 r., sygn. akt V CNP 43/19

Str 15

W niniejszej sprawie od wyroku Sądu II instancji złożona została skarga o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego wyroku - skarżący dążył do wykazania, że przyjęte przez Sąd II instancji rozumienie art. 361 § 1 i 2 k.c. oraz art. 363 § 1 i 2 k.c. doprowadziło do wydania orzeczenia niezgodnego z prawem.

Odnosząc się do zakresu tematyki objętej niniejszym wnioskiem, Sąd Najwyższy uznał za oczywiście trafny przytoczony w skardze pogląd, że obowiązek naprawienia tzw. szkody samochodowej powstaje z chwilą wyrządzenia takiej szkody, zwykle tożsamej z nastąpieniem zdarzenia szkodzącego. Z tym bowiem momentem wskutek zdarzenia komunikacyjnego dochodzi do powstania uszczerbku w dobrach i prawnie chronionych interesach poszkodowanego. Powstanie obowiązku kompensacji szkody nie jest natomiast uzależnione od tego, czy poszkodowany podjął działania zmierzające do naprawienia szkody we własnym zakresie, np. przez sfinansowanie kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Nie budzi także wątpliwości stanowisko, że poszkodowany nie musi w ogóle restytuować rzeczy, a zamierzone pozostawienie jej w stanie uszkodzonym nie pozbawia go roszczenia o naprawienie szkody.

Kontynuując swoje rozważania Sąd Najwyższy wskazał, iż w orzecznictwie przyjęto, że ubezpieczyciel ma obowiązek zapłaty tytułem odszkodowania kwoty pieniężnej obliczonej tzw. metodą kosztorysową, czyli odpowiadającej równowartości kosztów restytucji samochodu. Jedynie w razie wystąpienia tzw. szkody całkowitej roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu, obliczonego jako różnica między hipotetyczną wartością majątku poszkodowanego (w praktyce - wartością pojazdu) według stanu, który istniałby w razie niewystąpienia zdarzenia szkodzącego, i wartością istniejącą w związku z zajściem tego zdarzenia (tzw. wartością pozostałości). Występuje bowiem wówczas stan, w którym przywrócenie stanu poprzedniego, o ile w ogóle byłoby możliwe, pociągałoby za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty. Zgodnie z art. 363 § 1 in fine k.c. poszkodowany jest w takim przypadku pozbawiony możliwości dokonania wyboru jednej z dwu wskazanych tam postaci odszkodowania, a przysługujące mu roszczenie ogranicza się do świadczenia w pieniądzu, obliczonego w sposób opisany powyżej, czyli zgodnie z metodą dyferencyjną. W praktyce poszkodowany może więc przeznaczyć uzyskane środki na dowolny cel, niekoniecznie związany z naprawą samochodu.

Powyższe prowadzi w ocenie Sądu do powstania zagadnienia, czy w razie ustalenia, że pojazd został naprawiony, wysokość należnego odszkodowania powinna odpowiadać rzeczywiście wyłożonym na naprawę kosztom, a nie kosztom obliczonym metodą kosztorysową. Zdaniem Sądu Najwyższego **w rozważeniu tej kwestii należy zauważyć, że szkoda jest kategorią dynamiczną. Od chwili jej powstania do momentu naprawienia zmianie może ulec postać i wielkość doznanego uszczerbku. Zgodnie 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.** 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.). 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".

Roszczenie odszkodowawcze obliczone w toku sprawy metodą kosztorysową, np. w zaaprobowanej przez sąd opinii biegłego, nie ulega petryfikacji, tzn. nie staje się trwałym składnikiem majątku osoby poszkodowanej, którego byt i wielkość byłyby niezależne od zachodzących później zdarzeń. 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 wszak 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.

2. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2020 r., sygn. akt IV CNP 26/19

W odniesieniu do rozważanej tematyki Sąd Najwyższy rozpoczął od wskazania, iż stanowisko, zgodnie z którym poszkodowany może żądać naprawienia szkody wyliczonej jako hipotetyczne koszty naprawienia uszkodzonej rzeczy, mimo że rzecz ta została zbyta i nie zostanie

naprawiona przez poszkodowanego, jest zdecydowanie dominujące w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

Jednocześnie Sąd Najwyższy odnotował, iż w większości z przywołanych powyżej orzeczeń, żądanie odszkodowania wyliczonego jako koszty naprawy rzeczy nie wchodzi w rachubę, gdy naprawa jest niemożliwa. Zbycie uszkodzonej rzeczy albo jej samodzielne naprawienie powoduje właśnie powstanie stanu, w którym naprawa nie może zostać dokonana. Roszczenie o naprawienie szkody w postaci wyłożenia z góry kosztów potrzebnych do usunięcia skutków zdarzenia szkodzącego jest instytucją wyjątkową w prawie cywilnym - por. art. 444 § 1 zd. 2 k.c., na którego tle trudno wyobrazić sobie żądanie wyłożenia z góry kosztów leczenia w sytuacji, gdy jest jasne, że leczenie nie może już zostać podjęte. Również w praktyce orzeczniczej Sądu Najwyższego można niekiedy odnotować stanowiska, z których wynika, że roszczenie o zapłatę hipotetycznych kosztów naprawy jest wykluczone albo wykluczone w pełnej wysokości, gdy jasne jest, że naprawa nie może zostać dokonana (zob. zdanie odrębne Sędziego SN B. J. do wyroku SN z 3 lipca 2019 r., II CSK 308/18; wyr. SN z 12 stycznia 2006 r., II CK 327/05, w którym zakwestionowano możliwość uwzględnienia w takim wypadku podatku VAT jako elementu szkody). W ocenie Sądu zatem nie może także ulegać wątpliwości, że zapłata odszkodowania w wysokości kosztów hipotetycznej naprawy rzeczy w takiej sytuacji doprowadzi do wzbogacenia poszkodowanego, jeżeli - co w praktyce jest regułą - w rzeczywistości poniósł on niższe koszty naprawy albo koszty hipotetycznej naprawy są wyższe niż różnica między wartością rzeczy bez uszkodzeń a faktycznie uzyskaną ceną.

3. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 2021 r., sygn. akt IV CNPP 1/21

W niniejszej sprawie apelacja powódki została oddalona wyrokiem Sądu II instancji, który podzielił ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji, dzieląc pogląd, zgodnie z którym nie jest możliwe podtrzymywanie roszczenia o odszkodowanie równe kosztom hipotetycznej naprawy pojazdu, jeżeli pojazd został już sprzedany. W takiej sytuacji poszkodowany nie może już ponieść kosztów naprawy, gdyż nie jest już możliwe przywrócenie stanu poprzedniego rozumiane jako naprawa rzeczy.

Sąd Najwyższy w analizowanym orzeczeniu zajął krytyczne stanowisko w odniesieniu do dominującej aktualnie linii orzeczniczej podkreślając, że **żądanie odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową jest wykluczone, jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego (naprawa pojazdu) nie jest możliwe. Nie sposób niemożliwości tej powiązać wyłącznie z brakiem pierwotnie istniejącej możliwości, w chwili powstania uszkodzeń pojazdu.** Na tle art. 363 § 1 k.c. nie budzi wątpliwości, że roszczenie o dokonanie restytucji naturalnej jest wyłączone także w razie następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, gdyż w przeciwnym wypadku byłoby to roszczenie o świadczenie niemożliwe.

Nieuwzględnienie następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego pozostawałoby w sprzeczności z innym założeniem, wyraźnie afirmowanym przez Sąd Najwyższy w orzeczeniach, zgodnie z którym szkoda ma charakter dynamiczny. Poszkodowany nie może oczekiwać, że rozmiar szkody i wysokość należnego mu odszkodowania pozostaną zawsze na niezmiennym poziomie. Przyznając odszkodowanie, zgodnie z art. 316 § 1 k.p.c. sąd jest zawsze zobowiązany do uwzględnienia stanu rzeczy istniejącego w chwili zamknięcia rozprawy.

Sąd Najwyższy zwrócił również uwagę na kwestię ewentualnego **wzbogacenia poszkodowanego, gdyż nie musi on przeznaczyć otrzymanych środków na rzeczywistą naprawę rzeczy.** Powtórzył zatem niejako (omówioną już powyższej) argumentację zawartą w uzasadnieniu postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2020 r., sygn. akt IV CNP 26/19., wskazując bowiem, że roszczenie o zapłatę z góry hipotetycznych kosztów naprawy rzeczy nie ma oczywistej podstawy w polskim systemie prawnym, jak to ma miejsce w przypadku szkody na osobie art. 444 § 1 zd. 2 k.c. Dominująca aktualnie linia orzecznicza Sądu Najwyższego powoduje taki stan rzeczy, że podmiot dochodzący naprawienia szkody na mieniu dysponuje szerszym zakresem uprawnień niż podmiot dochodzący naprawienia szkody na osobie. Takie stanowisko jest natomiast – w ocenie Sądu Najwyższego - sprzeczne z założeniami aksjologicznymi ustawodawcy, z których wynika, że podmioty doznające szkód na osobie powinny być chronione w pełniejszym zakresie niż doznający szkody na mieniu.

4. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 2022 r., sygn. akt II CSKP 726/22

W stanie faktycznym niniejszej sprawy Powód (cesjonariusz) nabył od Poszkodowanego uszkodzony pojazd za cenę 78 000 zł (przy czym Powód zawodowo zajmował się naprawą samochodów). Powód skalkulował koszty naprawy pojazdu na kwotę 139 521,43 zł brutto przy uwzględnieniu cen nowych, oryginalnych części zamiennych. Powód naprawił fizycznie pojazd przy zastosowaniu m. in. części zamiennych zakupionych na łączną kwotę 10 455,00 zł (udokumentowane fakturami). Kolejno 12 lutego 2016 r. Powód wystawił Poszkodowanemu fakturę za wykonanie usługi blacharsko – lakierniczej na kwotę odpowiadającej kalkulacji (139 521,43 zł). W toku postępowania likwidacyjnego Ubezpieczyciel wypłacił Poszkodowanemu odszkodowanie obejmujące koszty naprawy pojazdu w wysokości 70 518,74 zł. Powód wezwał Ubezpieczyciela do wypłaty dalszej kwoty odszkodowania tj. 69 002,69 zł (139 521,43 zł koszt naprawy z kalkulacji – 70 518,74 zł kwota wypłaconego odszkodowania = 69 002,69 zł pozostała część odszkodowania). Nadmienić należy, że wartość pojazdu przed szkodą wynosiła 141 300,00 zł, a więc nie występował przypadek szkody całkowitej.

Sąd I instancji oddalił powództwo uznając, że skoro pojazd został sprzedany jako uszkodzony, to odszkodowanie nie mogło zostać wyliczone jako równowartość hipotetycznych kosztów naprawy i należało zastosować metodę różnicy między wartością pojazdu w stanie uszkodzonym, a wartością pojazdu przed szkodą (tzw. metoda dyferencyjna). Od powyższego orzeczenia Powód wniósł apelację, która nie została uwzględniona. W motywach rozstrzygnięcia Sąd Okręgowy odmiennie niż Sąd I instancji wskazał, że pojazd został naprawiony, a wysokość związanych z tym kosztów dało się precyzyjnie ustalić – na kwotę 76 073,35 zł, jako odpowiadającą kosztom robocizny i części potrzebnych do dokonania naprawy.

Sąd Najwyższy w rozważaniach analizowanego wyroku podobnie jak w przywołanych powyżej orzeczeniach wskazał przede wszystkim, że szkoda jest zjawiskiem dynamicznym, a wielkość roszczenia odszkodowawczego może zmieniać się w czasie, gdyż jest zależna od okoliczności, które nastąpiły po zdarzeniu szkodzącym. **Roszczenie odszkodowawcze nie ulega petryfikacji i nie staje się stałym, niezmiennym składnikiem majątku poszkodowanego. Naprawienie szkody, następujące w postępowaniu sądowym, obejmuje natomiast pokrycie tego uszczerbku, który istnieje w dacie zamknięcia rozprawy.**

Sąd Najwyższy w odniesieniu do okoliczności sprawy wskazał również, że: „wobec naprawienia pojazdu kompensacja nie mogła już nastąpić przez zapłatę równowartości hipotetycznych kosztów przywrócenia stanu poprzedniego, bowiem uszczerbek w tej postaci (uszkodzenia samochodu) już nie istniał, a szkoda zmieniła swą postać na wskazane wyżej wydatkowanie własnych aktywów na naprawę pojazdu i ten właśnie uszczerbek podlegał naprawieniu przez ubezpieczyciela poprzez zapłatę równowartości kwoty wyłożonej na przeprowadzenie naprawy.”

3. Podsumowanie

Zdaniem Rzecznika Finansowego zaprezentowane powyżej orzeczenia Sądu Najwyższego, wskazują na występujące w judykaturze samego Sądu Najwyższego rozbieżności w zakresie możliwości ustalania wysokości odszkodowania w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy (szkoda częściowa) w przypadku **wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia**. Za koniecznością złożenia niniejszego wniosku przemawia również fakt, że Sąd Najwyższy w sprawach dotyczących przedmiotowej tematyki, w których złożona została skarga o stwierdzenie niezgodności z prawem prawomocnego orzeczenia, niejednokrotnie nie zdecydował się na wydanie rozstrzygnięcia, wskazując, że obecność dwóch równorzędnych poglądów w judykaturze uniemożliwia uznanie, iż skarżone orzeczenie jest niezgodne z prawem w sposób kwalifikowany, tzn. elementarny, oczywisty i rażący ¹³.

Przechodząc do analizy omawianego zagadnienia prawnego, wskazać należy, że Sąd Najwyższy w krytycznym stanowisku w odniesieniu do dominującej linii orzeczniczej Sądu podkreśla w szczególności, że **żądanie odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową jest wykluczone, jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego (naprawa pojazdu) nie jest możliwe**. Sąd Najwyższy zauważa przy tym, że **niezbędne jest uwzględnienie następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego. W przeciwnym razie stan taki pozostawałby w sprzeczności z innym założeniem, wyraźnie afirmowanym przez Sąd Najwyższy, zgodnie**

¹³ Tak np.: wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21, OSNC 2022, nr 3, poz. 33, postanowienie SN z 17.07.2020 r., V CNP 43/19, LEX nr 3106341.; postanowienie SN z 17.07.2020 r., V CNP 43/19, LEX nr 3106341.

z którym szkoda ma charakter dynamiczny. Zdaniem Sądu Najwyższego właśnie ta cecha szkody sprawia, że mimo przyjęcia dopuszczalności naprawienia szkody metodą kosztorysową, gdy przywrócenie stanu poprzedniego jest jeszcze możliwe, dopuszczalność tę należałoby wykluczyć w sytuacji, gdy możliwość taka odpada (np. w przypadku sprzedaży samochodu czy dokonania jego naprawy przed ustaleniem wysokości odszkodowania). Poszkodowany nie może oczekiwać, że rozmiar szkody i wysokość należnego mu odszkodowania pozostaną zawsze na niezmiennym poziomie, a przyznając odszkodowanie, zgodnie z art. 316 § 1 k.p.c. sąd jest zawsze zobowiązany do uwzględnienia stanu rzeczy istniejącego w chwili zamknięcia rozprawy.

Sąd Najwyższy zwraca również uwagę na możliwość ewentualnego **wzbogacenia poszkodowanego, gdyż nie musi on przeznaczyć otrzymanych środków na rzeczywistą naprawę rzeczy.** Zdaniem Sądu Najwyższego jeżeli naprawa nie jest już możliwa, ryzyko to przeradza się w istotę w pewność, że odszkodowanie wyliczone na podstawie metody kosztorysowej nie zostanie przeznaczone na pokrycie kosztów restytucji naturalnej, a jego wypłata doprowadzi do niesłusznego wzbogacenia poszkodowanego, jeżeli - co w praktyce jest regułą - przekroczy wysokość odszkodowania wyliczonego metodą różnicy.

Sąd Najwyższy na poparcie swoje stanowiska wskazuje dodatkowo, że roszczenie o zapłatę z góry hipotetycznych kosztów naprawy rzeczy nie ma oczywistej podstawy w polskim systemie prawnym, jak to ma miejsce w przypadku szkody na osobie art. 444 § 1 zd. 2 k.c. W swojej argumentacji Sąd Najwyższy zauważył, że dominująca aktualnie linia orzecznicza Sądu Najwyższego powoduje taki stan rzeczy, że podmiot dochodzący naprawienia szkody na mieniu dysponuje szerszym zakresem uprawnień niż podmiot dochodzący naprawienia szkody na osobie. Takie stanowisko – w ocenie Sądu Najwyższego - jest sprzeczne z założeniami aksjologicznymi ustawodawcy, z których wynika, że podmioty doznające szkód na osobie powinny być chronione w pełniejszym zakresie niż doznający szkody na mieniu.

Zaprezentowane w ostatniej części niniejszego wniosku stanowisko, stoi w całkowitej sprzeczności z dotychczasowym dorobkiem orzeczniczym Sądu Najwyższego omawianej materii, a ponadto w ocenie Rzecznika Finansowego może budzić wątpliwość poprawność takiego

stanowiska, w odniesieniu do zasad ustalania odszkodowania wynikających z Dyrektyw Unijnych dot. ubezpieczeń komunikacyjnych.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, a o czym była mowa na początku niniejszego wniosku, że w polskim systemie prawnym obowiązuje zasada pełnego odszkodowania. Z utrwalonej linii orzeczniczej wynika z kolei, że nie ma różnicy w pojęciu szkody w rozumieniu przepisów prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, gdyż w obu wypadkach chodzi o utratę lub zmniejszenie aktywów bądź powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej.

Jak wskazuje się w orzecznictwie poszkodowany dochodząc wyrównania szkody metodą kosztorysową (hipotetyczne koszty naprawy) nie jest zobowiązany do przeprowadzenia (w przyszłości) naprawy uszkodzonego samochodu. Zapatrywanie takie wynika z charakteru szkody jaka powstaje w majątku poszkodowanego. Otóż **roszczenie odszkodowawcze w ramach ustawowego obowiązku ubezpieczenia komunikacyjnego OC powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody tj. właśnie w chwili wystąpienia wypadku komunikacyjnego i pojawienia się dalszych przesłanek odpowiedzialności sprawcy na podstawie art. 436 k.c.**¹⁴. Obowiązek naprawienia szkody nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierzał dokonać takiej naprawy w przyszłości¹⁵.

Przyjmuje się zatem, że dla powstania roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu **nie mają znaczenia późniejsze zdarzenia, między innymi w postaci sprzedaży uszkodzonego czy naprawy pojazdu przed uzyskaniem odszkodowania.** Okoliczność, że poszkodowany nie czekając na wypłatę odszkodowania podejmuje decyzję o sprzedaży uszkodzonego samochodu bądź jego naprawy (niejednokrotnie systemem gospodarczym), **nie pozbawia go prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy**, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo, jak korzystanie z niej. Skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku

¹⁴ m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., sygn. akt IV CKN 387/01

¹⁵ Wyrok SN z 8.03.2018 r., II CNP 32/17, LEX nr 2497991.

poszkodowanego do pełnej wysokości szkody. Powyższe stanowisko znalazło potwierdzenie w licznych wypowiedziach Sądu Najwyższego m. in. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 października 2021 r. sygn. akt I NSNc 150/20, z dnia 8 grudnia 2021 r., sygn. akt I NSNc 78/21, z dnia 16 grudnia 2021 r., I NSNc 451/21, dostępne na stronie www. Sądu Najwyższego.

Skoro szkodą jest różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie, nie jest istotne czy poszkodowany przeprowadzi naprawę samochodu. 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.** Pokrycie kosztów naprawy pojazdu jest jedynie szkodą następczą, a szkodą bezpośrednią jest uszkodzenie pojazdu, w wyniku którego powstaje odpowiedzialność sprawcy i ubezpieczyciela¹⁶.

Zdaniem Rzecznika Finansowego ustalenie wielkości szkody na podstawie hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego nie stoi na przeszkodzie art. 316 k.p.c, który jest powoływany przez sądy w odniesieniu do analizowanego zagadnienia. Podnoszona w tym przypadku argumentacja przez sądy wskazywałaby, że poszkodowany w każdym przypadku musiałby czekać z naprawą pojazdu czy jego sprzedażą, aż do zakończenia rozprawy, kiedy dojdzie do ustalenia wysokości należnego odszkodowania. Zdaniem Rzecznika sąd zamykający rozprawę powinien oczywiście uwzględnić stan majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, ale nie powinno uwzględniać się okoliczności, które nie stanowią normalnych następstw zdarzenia szkodzącego, takie które są prawnie irrelewantne dla wysokości szkody i powinny być traktowane jako następcze zdarzenia spoza adekwatnego związku przyczynowo skutkowego. W ocenie Rzecznika Finansowego niewątpliwie za zdarzenia pozostające poza normalnym związkiem przyczynowo skutkowym ze szkodą należy traktować m. in. taką sytuację jak sprzedaż czy naprawa uszkodzonego samochodu.

Z powyżej opisanych względów Rzecznik Finansowy stoi na stanowisku, że podważanie wniosków utrwalonej wykładni przepisów prawa krajowego przeprowadzonej przez Sąd Najwyższy,

¹⁶ m. in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r. III CZP 150/06

zgodnie z którą poszkodowanemu przyznane zostało uprawnienie dochodzenia tzw. hipotetycznych kosztów naprawy niezależnie od podejmowanych przez niego realnych działań w odniesieniu do pojazdu – np. sprzedaży czy naprawy przed uzyskaniem odszkodowania, nie znajduje żadnego uzasadnienia prawnego. Odszkodowanie w kwocie odpowiadającej wysokości hipotetycznych kosztów naprawy powinno być wypłacone również w sytuacjach gdy poszkodowany sprzedał pojazd czy też dokonał naprawy pojazdu samodzielnie.

Rzecznik wyraża pogląd, że pełna dopuszczalność żądania odszkodowania z tytułu kosztów naprawy przed jej dokonaniem i bez potrzeby rozliczenia się z nich po dokonaniu naprawy, powoduje, że byłoby w sposób nieuzasadniony krzywdzące dla poszkodowanego stosowanie innych, gorszych kryteriów rozliczeń tylko dlatego, że poszkodowany nie może już przeprowadzić naprawy samochodu (sprzedaż), jak również w sytuacji niemożności wykazania realnych kosztów naprawy (wykonanie naprawy uszkodzonego pojazdu przed uzyskaniem pełnego odszkodowania).

Skoro w przypadku szkody częściowej w pojeździe dla powstania roszczenia o jej naprawienie w postaci zapłaty odszkodowania odpowiadającego kosztom naprawy pojazdu nie mają znaczenia późniejsze zdarzenia, to w konsekwencji uprawniony do odszkodowania może od ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. żądać zapłaty odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wtedy, gdy naprawy nie dokonał (lub dokonał jej częściowo) lub sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym.

Nie można przy tym zapominać o tym, że pojazd stanowi własność poszkodowanego, któremu przysługuje w związku z tym triada uprawnień właścicielskich – prawo posiadania rzeczy, prawo korzystania z rzeczy oraz prawo rozporządzania rzeczą. Rzecznik zgadza się z przytaczanym we wcześniejszych akapitach poglądem judykatury, zgodnie z którym skorzystanie z uprawnienia do zbycia własności bądź dokonania naprawy nie może ograniczać wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową. Ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien bowiem wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej jego wysokości, a który powstał w momencie zdarzenia szkodzącego. Uszczerbek ten, w przypadku szkody częściowej w pojeździe jest wyłącznie wyrażany w wysokości kosztów naprawy

restytucyjnej, a nie w różnicy pomiędzy wartością rynkową pojazdu w stanie nieuszkodzonym a wartością pozostałości powypadkowych.

Powyższe zapatrywanie potwierdza stanowisko Sądu Najwyższego zawarte w postanowieniu z dnia 16 maja 2019 r. III CZP 86/18. **Ponad wskazywaną wyżej argumentację Sąd Najwyższy podkreślił, że nie można ograniczać odszkodowania do różnicy między wartością pojazdu przed uszkodzeniem a uzyskaną przez poszkodowanego ceną jego sprzedaży.** Wyjaśniono, że poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji jedynie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są jednak nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.

Również w ocenie Rzecznika Finansowego przyjęcie odmiennej, zawężającej wykładni pojęcia szkody i odpowiedzialności ubezpieczyciela w przypadku sprzedaży pojazdu uszkodzonego bądź jego naprawy przed wytoczeniem powództwa i datą wyrokowania budziłoby poważne wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Osoby uprawnione, które dochodziłyby roszczeń w sytuacji, w której pojazd w stanie nieuszkodzonym nie zostałby sprzedany, byłyby lepiej traktowane, niż w przypadku sprzedaży pojazdu uszkodzonego, ponieważ mogłyby liczyć na odszkodowanie odpowiadające kosztom naprawy, które z definicji są wyższe niż różnica pomiędzy wartością rynkową pojazdu w stanie nieuszkodzonym a wartością pozostałości powypadkowych. Osoby uprawnione do odszkodowania w sprawach, w których doszło do sprzedaży uszkodzonego pojazdu mechanicznego przed datą wyrokowania nie powinny być gorzej traktowane, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą żadne różnice, które by to uzasadniały /por. adekwatne do niniejszej sprawy m.in. wyroki Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2006 r., SK 41/05, OTK-A 2006, nr 9, poz. 126, z dnia 7 lutego 2006 r., SK 45/04, OTK-A 2006, nr 2, poz. 15 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2015 r., I BU 9/14, M.Pr. 2016, nr 2, str. 97-105, i z dnia 5 maja 2010r., I PK 201/09, nie publ/.

Podkreślić dodatkowo należy, że odmienne traktowanie sytuacji prawnej poszkodowanych może skutkować powstaniem bardzo niekorzystnej po stronie poszkodowanych sytuacji

ekonomicznej, jak i organizacyjnej. Należy bowiem mieć na uwadze, że dochodzenie odszkodowania od zakładów ubezpieczeń niejednokrotnie wiąże się z długotrwałym sporem (tak na etapie postępowania likwidacyjnego, jak i ewentualnego postępowania sądowego). Akceptując zawężającą wykładane pojęcia szkody i odpowiedzialności ubezpieczyciela w przypadku sprzedaży pojazdu uszkodzonego przed wytoczeniem powództwa i datą wyrokowania może powstawać taki stan prawny, że pojazd uszkodzony **przez kilka lat od kolizji musiałby być niesprzedany, aby uszkodzony mógł liczyć na odszkodowanie odpowiadające kosztom naprawy**. Z przyczyn oczywistych, pojazd uszkodzony uległby dalszemu zniszczeniu (np. korozja elementów blacharskich i zużycie elementów eksploatacyjnych wyprodukowanych z poliestrów), a poszkodowany naraziłby się na zarzut zwiększenia rozmiarów szkody. Ponadto sytuacja taka generowałaby po stronie poszkodowanego dodatkowe nakłady finansowe. Należy mieć tutaj w szczególności na uwadze koszty związane z przechowywaniem pojazdu czy korzystaniem z pojazdu zastępczego do czasu uzyskania pełnego odszkodowania na etapie postępowania sądowego. Niejednokrotnie koszty takie przekraczają wysokość uzyskanego odszkodowania z tytułu naprawy uszkodzonego pojazdu. Ponadto poszkodowany przez cały ten okres, pomimo braku możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu, zmuszony jest opłacać składki z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC. Jak wynika z obserwacji Rzecznika Finansowego na tle przedmiotowej problematyki, spór z ubezpieczycielem może trwać latami.

Wątpliwości budzi w takim przypadku zasadność nałożenia wymogu na poszkodowanych wstrzymania się z podejmowaniem decyzji (korzystania z przysługujących praw podmiotowych jako właściciela rzeczy) dotyczących samochodu do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez sąd. Taki stan rzeczy będzie miał szczególnie negatywne konsekwencje u osób najbiedniejszych. Zauważyć bowiem należy, że tacy poszkodowani nie dysponują wystarczającą kwotą, aby przeprowadzić naprawę uszkodzonego pojazdu przywracając jego walory techniczne, jak i estetyczne. Stan taki zmusza ich do dokonywania prowizorycznych napraw (naprawa częściowo przywracająca sprawność pojazdu). Niejednokrotnie dla takich osób jedynym możliwym rozwiązaniem (z uwagi na brak środków na przeprowadzenie chociażby częściowej naprawy) może okazać się konieczność sprzedaży uszkodzonego pojazdu pomimo, że samochód pod względem technologicznym nadaje się do naprawy (nie zachodzi przypadek szkody całkowitej). Niestety za uzyskane środki ze sprzedaży

uszkodzonego pojazdu, nie są już w stanie kupić pojazdu odpowiadającemu klasie uszkodzonego, a przy tym majątek poszkodowanego niejednokrotnie jest już pomniejszony o koszt naprawy pojazdu sposobem gospodarczym. Dlatego też niejednokrotnie w piśmiennictwie, jak i w judykaturze wskazuje się, że rozliczenie szkody jako całkowitej z punktu widzenia ekonomicznego, jak i organizacyjnego jest mniej korzystne dla poszkodowanych.

Trudno w tej sytuacji zaakceptować pozbawienie poszkodowanego prawa do domagania się dopłaty pokrywającej pełne koszty naprawy szkody, skoro w sprawie mamy do czynienia z kwalifikacją szkody jako szkodą częściową, a nie szkodą całkowitą. Na powyższą kwestię zwracał wielokrotnie uwagę Sąd Najwyższy podkreślając, że *„dopuszczenie przyznawania odszkodowania z tytułu kosztów naprawy przed jej dokonaniem i bez potrzeby rozliczenia się z nich po dokonaniu naprawy, powoduje, że byłoby w sposób nieuzasadniony krzywdzące poszkodowanego stosowanie innych kryteriów rozliczeń tylko dlatego, że wykazując staranność i dysponując środkami finansowymi dokonał usunięcia uszkodzeń przed uzyskaniem odszkodowania. Skoro prawo do odszkodowania ma poszkodowany, który w ogóle nie naprawił pojazdu, to nie sposób przyjąć, że nie może go uzyskać poszkodowany, który poczynił nakłady ze swojego majątku, naprawiając uszkodzony pojazd w całości lub w części, tylko z tej przyczyny, że nie wykazał rzeczywistych kosztów naprawy, skoro nie one decydują o wymiarze należnego odszkodowania”*¹⁷.

Z powyższych względów nie zasługuje na aprobatę stanowisko, że przez wypłatę odszkodowania odpowiadającego kosztom naprawy możliwe jest bezpodstawne wzbogacenie się poszkodowanego. Wręcz przeciwnie w ocenie Rzecznika Finansowego mogłoby dochodzić do nienaprawienia szkody rzeczywistej w pełnej wysokości, gdyby odszkodowanie wyliczone zostało jako różnica między ceną jaką poszkodowany uzyskał za uszkodzony pojazd, a wartością pojazdu sprzed szkody.

Niezależnie od powyższego na podstawie dotychczasowej praktyki Rzecznika Finansowego dojść należy do wniosku, iż ewentualne sytuacje kiedy poszkodowany po sprzedaży pojazdu uszkodzonego będzie wzbogacony w wyniku otrzymania odszkodowania z tytułu szkody częściowej

¹⁷ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 07.12.2018 r., sygn. akt III CZP 51/18

należałyby do rzadkości (jeżeli w ogóle). W ocenie Rzecznika Finansowego ewentualna sprzedaż pojazdu jest irrelevantna również dlatego, że na rynku uzyskiwana cena zależy od wielu czynników - nie tylko od sytuacji rynkowej, ale także od umiejętności sprzedażowych kupującego i sprzedającego. Warto przy tym zwrócić uwagę na specyfikę krajowego rynku motoryzacyjnego - średni wiek samochodu osobowego w 2020 roku wynosił 14,3 roku, co jest skutkiem m.in. importu z wtórnego rynku innych krajów, w którym to przeważają auta, które mają ponad 10 lat ¹⁸, podczas gdy średnia wieku samochodów osobowych w Europie na rok 2021 to 11,5 roku ¹⁹. Pozostałości starszych pojazdów o dużym zużyciu w sposób oczywisty nie będą miały wysokiej wartości i tym samym wątpliwa wydaje się możliwość wzbogacenia się posiadaczy w rezultacie ich sprzedaży oraz otrzymania odszkodowania odpowiadającego kosztom ich naprawy.

Zauważyć należy dodatkowo, że kwestia ewentualnego wzbogacenia po stronie poszkodowanych była również przedmiotem analizy Sądu najwyższego który wskazał, że „*W orzecznictwie Sądu Najwyższego trafnie odrzuca się również przyjmowany przez niektóre sądy powszechne a priori, bez szerszej analizy (tak jak miało to miejsce w analizowanej sprawie) argument o bezpodstawnym wzbogaceniu poszkodowanego w przypadku dokonania przez niego samodzielnej naprawy uszkodzonego pojazdu. Słusznie podnosi się bowiem, że reperacje przeprowadzane własnym sumptem, z zastosowaniem zamienników lub części używanych, w warunkach niepozwalających na dotrzymanie standardów jakości naprawy, wprawdzie pozwolą poszkodowanemu "zaoszczędzić" część odszkodowania w pieniądzu, lecz zazwyczaj nie doprowadzą do przywrócenia stanu poprzedniego i całkowitego usunięcia szkody, a różnicę wyrówna wówczas owo zaoszczędzone świadczenie pieniężne.*”

W tym miejscu warto również zwrócić uwagę na tzw. aspekt psychologiczny obecny przy sprzedaży pojazdu naprawionego samodzielnie przez poszkodowanego - dla potencjalnego przyszłego nabywcy z pewnością bowiem będzie mieć znaczenie informacja, że samochód był wcześniej uszkodzony. Wielu kupcom towarzyszy obawa przed występowaniem wad ukrytych w naprawionym pojeździe (wypadkowych i naprawczych), których w większości sytuacji nie sposób

¹⁸ Rocznik Raport Branży Motoryzacyjnej PZPM i KPMG 2021/2022

¹⁹ ACEA „Vehicles in use”, 2021

wykryć w momencie zakupu. Powyższe negatywnie odbija się na pozycje negocjacyjną przy sprzedaży, a w konsekwencji wartości rynkowej pojazdu.

Zauważyć dalej należy, że sprzedaż pojazdu po szkodzie nie skutkuje niemożnością jego naprawy w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. **Norma ta w kontekście naprawy uszkodzonego samochodu dotyczy dwóch sytuacji rozłącznych: a) naprawa nie jest możliwa, pomimo tego że koszt jej jest niższy, lub b) koszty naprawy są wyższe niż wartość rynkowa w stanie nieuszkodzonym.** W przypadku niemożliwości naprawy w rozumieniu ww. przepisu dla potrzeb ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela i wysokości należnego odszkodowania chodzi o oczywiste sytuacje, gdy nie ma przedmiotu z powodu jego zniszczenia albo ze względów technologicznych nie jest możliwe przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego pod każdym istotnym względem. Oczywiście w sytuacji zaistnienia którejkolwiek z dwóch opisywanych sytuacji dochodzi do powstania tzw. szkody całkowitej.

Konsekwentnie w przypadku szkody częściowej w pojeździe szkodą są konieczne i ekonomicznie uzasadnione wydatki na naprawę, a z punktu widzenia odpowiedzialności sprawczej i gwarancyjnej ubezpieczyciela sprzedaż pojazdu w stanie uszkodzonym nie ma żadnego prawnego znaczenia. Do powstania szkody, jak zostało to już wielokrotnie wskazywane powyżej, dochodzi bowiem niewątpliwie już z chwilą kolizji, a nie dopiero w momencie poniesienia realnych wydatków na naprawę pojazdu.

Mając na uwadze powyższe trudne do zaakceptowania jest prezentowane przez Sąd Najwyższy stanowisko jakoby przy szkodzie zakwalifikowanej jako częściowa, w wyniku następczych działań poszkodowanego (sprzedaży pojazdu czy przeprowadzenia naprawy) dopuszczalne było ustalanie odszkodowania jako **różnica między wartością pojazdu przed uszkodzeniem, a uzyskaną przez poszkodowanego ceną jego sprzedaży (szkoda całkowita).**

Dlatego też Rzecznik Finansowy stoi na stanowisku, że odebranie poszkodowanemu, którzy sprzedali pojazd lub go naprawili przed uzyskaniem odszkodowania, możliwości kierowania do ubezpieczyciela roszczenia o wypłatę odszkodowania w kwocie hipotetycznych kosztów naprawy i zmuszenie ich zamiast tego do dochodzenia różnicy między wartością pojazdu sprzed szkody raczej

prowadziłyby do częstszych przypadków zubożenia poszkodowanych, kosztem wyeliminowania incydentalnych przypadków, jeżeli w ogóle do takiego wzbogacenia w istotnie mogłoby dojść.

Zaprezentowany w pierwszej części niniejszego wniosku dorobek orzecniczy Sądu Najwyższego wydaje się wpisywać również w oczekiwania, jakie nakładają na państwa członkowskie Unii obowiązki wynikające z Dyrektyw w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych.

Zwrócić w tym miejscu należy szczególną uwagę na wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 marca 2023 r. C-618/21 zapadły z wniosku złożonym przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Co istotne, pytania przedstawione przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie miały na celu wyjaśnienie zakresu uprawnień poszkodowanego wynikających z roszczenia, którego może on dochodzić bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń tj. prawidłowości ustalania odszkodowania za szkody wyrządzone w pojazdach **do wysokości hipotetycznych kosztów naprawy** czy możliwości ustalania hipotetycznych kosztów naprawy w przypadku **sprzedaży uszkodzonego samochodu**, z którego poszkodowani nigdy nie będą w stanie naprawić w przyszłości. Trybunał w przywołanym wyroku orzekł, że okoliczność tego rodzaju, że w prawie krajowym (polskim) bezpośrednio poszkodowany może dochodzić od towarzystwa ubezpieczeniowego jedynie odszkodowania i nie może żądać naprawy rzeczy nie jest w kontrze do unijnych regulacji. Trybunał zauważył dodatkowo, że jeśli poszkodowany domaga się od ubezpieczyciela spełnienia świadczenia, które jest objęte odpowiedzialnością wynikającą z umowy ubezpieczenia, to wypłata świadczenia może być zależna jedynie od tego, czy doszło do spełnienia warunków wynikających z umowy. Zdaniem Trybunału, 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 (*effet utile*) art. 18 dyrektywy.

Trybunał w pkt. 47 wyroku odwołał się do pkt. 62 opinii Rzecznika Generalnego, który wskazał m. in., że: **uregulowanie krajowe nie może pozbawiać skuteczności przysługującego poszkodowanemu bezpośredniego roszczenia przewidzianego w art. 18 dyrektywy 2009/103(37)**. „*Taka sytuacja miałaby tymczasem miejsce, moim zdaniem, gdyby odszkodowanie dla poszkodowanego, który korzysta z przysługującego mu bezpośredniego roszczenia, było wyłączone lub ograniczone z powodu braku naprawy uszkodzonego pojazdu lub sprzedaży pojazdu, lub też*

z powodu nałożonego na niego przez zakład ubezpieczeń obowiązku żądania od ubezpieczonego naprawy pojazdu.” Ponadto jak zostało podkreślone we wnioskach opinii – „skuteczność przysługującego poszkodowanemu bezpośredniego roszczenia byłaby naruszona, gdyby zostało ono ograniczone lub wyłączone z powodu braku rzeczywistej naprawy uszkodzonego pojazdu”.

Powyższe stanowisko Trybunału wydaje się potwierdzać słuszność utrwalonej linii orzeczniczej Sądu Najwyższego, jak również sądów powszechnych, a także prezentowanego tutaj przez Rzecznika Finansowego stanowiska, że poszkodowany może dochodzić odszkodowania metodą kosztorysową (hipotetycznych kosztów naprawy) i nie jest zobowiązany do przeprowadzenia (w przyszłości) naprawy uszkodzonego samochodu. W konsekwencji w przypadku szkody częściowej w pojeździe nie mają również znaczenia późniejsze zdarzenia – a zatem uprawniony do odszkodowania może od ubezpieczyciela z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. żądać zapłaty odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

4. Wnioski

Rzecznik Finansowy pragnie jednoznacznie wskazać, iż oprócz argumentów merytorycznych przywołanych powyżej, istotne są również aspekty natury praktycznej. Prezentowana aktualnie przez Sąd Najwyższy linia orzecznicza pozbawiająca możliwości **ustalania wysokości odszkodowania w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy (szkoda częściowa) w przypadku wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia, może skutkować pogorszeniem sytuacji osób poszkodowanych na skutek wypadków z udziałem pojazdów mechanicznych.**

Tak przyjęty model realizacji uprawnień poszkodowanego **nie będzie prowadził do pełnego naprawienia szkody.** Obecna praktyka zakładów ubezpieczeń wedle praktyki Rzecznika Finansowego koncentruje się bowiem na pomniejszaniu należnych odszkodowań i zapewnieniu jak najwyższej rentowności prowadzonych przedsiębiorstw ubezpieczeniowych.

Zaakceptowanie drugiej z zaprezentowanych linii orzeczniczej Sadu Najwyzszego, radykalnie utrudniloby dochodzenie roszczen odszkodowawczych przez poszkodowanych z przyczyn natury formalnej, niezaleznej od wysokosci faktycznie poniesionej szkody. W efekcie doprowadziloby to do przerzucenia cięzaru organizacyjnego i finansowego likwidacji szkody na poszkodowanych, którzy i tak znajduja się już w trudnej sytuacji jako słabsza strona relacji z zakładami ubezpieczeń. Powyższe rozwiązanie sprzeczne byłoby również z celem dyrektywy, która przewiduje możliwość bezpośredniego dochodzenia odszkodowania od ubezpieczyciela, poprzez ograniczenie tego uprawnienia.

Reasumując, należy stwierdzić, że przedstawione w niniejszym wniosku rozbieżności w orzecznictwie wymagają usunięcia poprzez podjęcie uchwały przez Sąd Najwyższy. Składając powyższy wniosek Rzecznik Finansowy kieruje się zarówno koniecznością ochrony praw i interesów klientów podmiotów rynku finansowego, jak również dobrem wymiaru sprawiedliwości, mając na względzie zasadę pewności prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji RP.

Z powyższych względów wnoszę jak w *petitum*.

Rzecznik Finansowy

dr Bohdan Pretkiel

