



**Rzecznik  
Finansowy**

www.rf.gov.pl

**dr Bohdan Pretkiel**

---

Warszawa, dnia 30 sierpnia 2022 r.

**WUE.023.1.2022.JB**

**RF/269/2022**

**Sąd Najwyższy**

**Izba Cywilna**

**Pl. Krasieńskich 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 2021 r. poz. 1904 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 zakład ubezpieczeń może ustalić odszkodowanie przysługujące poszkodowanemu z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z uwzględnieniem ulg i rabatów na usługi naprawcze, części i materiały służące do naprawy pojazdu, wynikających z przedłożonej oferty, a możliwych do uzyskania w współpracującym z tym zakładem ubezpieczeń podmiotem gospodarczym, wskazując na spoczywające na poszkodowanym (uprawnionym do odszkodowania) obowiązki zapobieżenia zwiększeniu się szkody oraz współdziałania wierzyciela z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania? (art. 362 k.c., art.16 ust. 1 pkt. 2 u.u.o. i art. 826 § 1 k.c. w zw. z art. 354 § 2 k.c.)

## UZASADNIENIE

### 1. Analiza prawna

Punkt wyjścia rozważań w niniejszej sprawie stanowią 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 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 przysługującym poszkodowanym względem podmiotów odpowiedzialnych za szkodę. Wskazać bowiem należy, że aby dokonać syntezy tego co powinno obejmować odszkodowanie od zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej również jako „OC ppm”), najpierw nakreślenia wymagają ogólne granice takiego obowiązku kompensacji szkody. Wynika to oczywiście z faktu, iż odpowiedzialność ubezpieczyciela ma charakter pochodny, akcesoryjny wobec odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego, która to powstaje z momentem ziszczenia się ustawowych przesłanek odpowiedzialności deliktowej z art. 436 k.c.<sup>1</sup>.

I tak, rozpocząć należy od podkreślenia, iż 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 uzyskano<sup>2</sup>. Poza szkodą

<sup>1</sup> 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, niepubl.;

<sup>2</sup> 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

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 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.<sup>3</sup>. 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 poszkodowanego wymaga uwzględnienia nie tylko doznanych uszczerbków (czy to *damnum emergens* czy to *lucrum cessans*), lecz także korzyści uzyskanych przez poszkodowanego 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 poszkodowanego korzyści<sup>4</sup>. Wskazana reguła zapobiega bezpodstawnemu bogaceniu się poszkodowanego.

Sam sposób naprawienia szkody określa art. 363 § 1 k.c.. Ustawodawca daje poszkodowanemu 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 poszkodowanego ogranicza się do odszkodowania. Przez ową nadmierność należy rozumieć niewspółmierne w danym wypadku uciążliwości osobiste lub majątkowe istniejące po stronie zobowiązanego<sup>5</sup>. 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 poszkodowany dokonał naprawy rzeczy oraz czy w ogóle zamierzają naprawiać (por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. akt III CZP 68/01 oraz

---

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;

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

<sup>4</sup> Tak np. Uchwała SN(7z) z 27.03.1961 r., 1 CO 27/60, OSNC 1962, nr 2, poz. 40., Wyrok SN z 23.04.2021 r., V CSKP 86/21, LEX nr 3220142.

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

orzeczenie Sądu Najwyższego 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 rozmiarów<sup>6</sup>, wynikający 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 dłużnika<sup>7</sup>.

Mając na względzie wyżej zarysowane zasady odpowiedzialności odszkodowawczej w polskim porządku prawnym, przejść należy w dalszej kolejności do wyłożenia podstaw odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Wskazać należy, że podstawowy przepis pozwalający na określenie zakresu tejże odpowiedzialności zawarty jest w art. 822 k.c., z którego to wynika, iż powstanie obowiązku zapłaty przez zakład ubezpieczeń (ubezpieczyciela) odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakładu powstanie 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 niniejszej części rozważań, zobowiązanie do zapłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ma więc ze swej istoty charakter akcesoryjny, tylko zatem wtedy, gdy ubezpieczony stanie się zgodnie z przepisami prawa cywilnego odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, dochodzi do powstania odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń wobec tej osoby z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Zakres odpowiedzialności ubezpieczonego wobec osoby trzeciej wyznacza co do zasady zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej<sup>8</sup>.

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

<sup>6</sup> Zauważenia wymaga również że obowiązek minimalizacji szkody w odniesieniu do relacji poszkodowanego i ubezpieczyciela OC sprawcy, 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.

<sup>7</sup> Wyrok SO w Nowym Sączu z 24.10.2013 r., III Ca 653/13, LEX nr 1716483.

<sup>8</sup> 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, niepubl.

przepisy u.u.o. Z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do 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. Wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego świadczonego z tytułu ubezpieczenia OC zakreślona jest więc granicami odpowiedzialności cywilnej posiadacza, kierowcy samochodu. 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 ograniczeniu. 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. 824<sup>1</sup> § 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.

Pomimo, iż zakład ubezpieczeń jest obowiązany jedynie do świadczenia pieniężnego to, zauważyć należy, że w ostatnich latach w praktyce likwidacji szkód komunikacyjnych duża część ubezpieczycieli zdecydowała się na stworzenie dla poszkodowanych możliwości skorzystania z

organizowanej przez ubezpieczyciela tzw. bezgotówkowej likwidacji szkody. W ramach tego modelu likwidacji istnieje dla poszkodowanych możliwość dokonania naprawy pojazdu w jednym z warsztatów współpracujących z ubezpieczycielem w ramach sieci partnerskich bądź nabycia części zamiennych od dystrybutorów współpracujących z ubezpieczycielem. Zjawisko to jest już na tyle powszechne, a przy tym rodzące wiele wątpliwości i praktycznych problemów, że poświęcona mu została jedna z rekomendacji w Rekomendacjach Komisji Nadzoru Finansowego, dotyczących szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych zatwierdzonych uchwałą nr 240/2022 z dnia 14 lipca 2022 r., a zastępujących Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, wydane uchwałą nr 414/2014 KNF z 16 grudnia 2014 r. Chodzi tu o Rekomendację 16<sup>9</sup>, która odnosi się wprawdzie do jeszcze bardziej posuniętego procesu niż wskazanie konkretnego warsztatu naprawczego, w którym możliwa jest naprawa za cenę wskazaną przez ubezpieczyciela, bo do kompleksowej organizacji naprawy, ale która wskazuje wprost na element wyraźnej zgody uprawnionego na ingerencję w to, w jaki sposób będzie naprawiona szkoda.

Tymczasem, mimo, że sama możliwość skorzystania z warsztatu naprawczego wskazanego przez zakład ubezpieczeń powinna stanowić dla poszkodowanego dodatkowe wsparcie w procesie likwidacji szkody, z którego skorzystanie powinno być jego uprawnieniem, nie zaś obowiązkiem, wielu ubezpieczycieli w wyniku działalności sieci partnerskich zaczęło poddawać w wątpliwość elementy kosztorysów przedkładanych im przez poszkodowanych, którzy bądź to podjęli decyzję o skorzystaniu z wybranego przez siebie warsztatu naprawczego, bądź na etapie likwidacji szkody przez zakład ubezpieczeń nie podjęli jeszcze decyzji o naprawie pojazdu (a nawet nie chcą go naprawiać wcale). Wspomniane kwestionowanie sprowadza się przy tym w szczególności do poddawania w wątpliwość wskazanych cen usług naprawczych oraz części zamiennych, a także jakości tych ostatnich.

Z analizy orzecznictwa sądów powszechnych oraz postępowań skargowych prowadzonych przez Rzecznika Finansowego wynika, że sposób postępowania zakładów ubezpieczeń związany z powyższą praktyką, doprowadził do powstania daleko idących rozbieżności w sądowej wykładni prawa dotyczącej zasad określenia należnego odszkodowania z OC sprawcy szkody, a obejmującego

---

<sup>9</sup> Zgodnie z Rekomendacją 16, zakład ubezpieczeń, ustalając wysokość świadczenia z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, może, za wyraźną zgodą uprawnionego, zorganizować naprawę pojazdu w warsztacie naprawczym, której wynikiem będzie przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę (kompleksowa usługa likwidacji szkody komunikacyjnej), jednakże nie może uzależniać wypłaty świadczenia od skorzystania z tej usługi.

zwrot kosztów naprawy pojazdu. Zagadnienie odnosi się przede wszystkim do kwestii, czy w ramach obowiązku zapobiegania zwiększeniu rozmiaru szkody, a także ogólnej zasady nakładającej na wierzyciela obowiązek współdziałania z dłużnikiem w wykonaniu zobowiązania, mieści się powinność poszkodowanego w postaci skorzystania z rabatów i upustów na części zmienne czy innych ulg wypracowanych przez ubezpieczyciela z współpracującymi z nimi podmiotami. W orzecznictwie pojawiają się głosy za uznaniem stosowania rabatów przy ustalaniu wysokości szkody. Sądy powołują się przy tym na wyływający z orzecznictwa Sądu Najwyższego<sup>10</sup> obowiązek zwrotu wyłącznie wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, z zachowaniem rozsądnej proporcji pomiędzy korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika.

Sądy powszechne opowiadające się za uwzględnieniem rabatów oferowanych przez ubezpieczyciela wskazują, że w ramach obowiązku minimalizacji szkody mieści się powinność poszkodowanego współdziałania z ubezpieczycielem w toku postępowania likwidacyjnego i skorzystania z przedłożonych mu w toku postępowania likwidacyjnego rabatów, tak na części zamienne oraz materiały lakiernicze, jak i inne ulgi wypracowane przez ubezpieczyciela (przykładowo z siecią współpracujących warsztatów). Sądy orzekające wskazywały zatem, że skorzystanie z rabatów przedłożonych przez ubezpieczyciela pozwalało zminimalizować wielkość powstałej w majątku poszkodowanych szkody. Brak skorzystania z przedłożonej oferty, powinno skutkować tym, że należne odszkodowanie powinno być wyliczone przy uwzględnieniu rabatów przedłożonych przez ubezpieczyciela, z uwagi na treść przepisów art. 354 § 2 k.c., który stanowi o obowiązku współdziałania z dłużnikiem w celu realizacji zobowiązania, oraz art. 826 § 1 k.c. i art. 16 ust. 1 pkt 2 u.u.o., które wprowadzają obowiązek zmniejszenia szkody. Powyższe stanowisko oparte jest w szczególności na argumentacji zawartej w przywołanej uchwale Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r. III CZP 20/17, gdzie wskazano, iż: *„zgodnie z art. 362 k.c. poszkodowany ma obowiązek minimalizacji wysokości szkody oraz wyrażony w art. 354 § 2 k.c. obowiązek współpracy z ubezpieczycielem.”* (...). *Z uwagi na ciążący na ubezpieczycielu obowiązek szczególnej, podwyższonej staranności nie można też przypisać decydującego znaczenia czynnikowi w postaci szczególnego zaufania, jakie poszkodowany ma do kontrahenta, z którego usług chciałby skorzystać*”. (...). *„Co więcej, należy uznać, że w ramach ciążącego na poszkodowanym obowiązku minimalizacji*

<sup>10</sup> Por. uchwała Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, niepubl. a także uchwałę 7 sędziów Sądu Najwyższego z 13 marca 2012 r., III CZP 75/11, publ. OSN 2012/7-8/81, uchwała Sądu Najwyższego z 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17.

*szkody i współdziałania z dłużnikiem (ubezpieczycielem) mieści się obowiązek niezwłocznego zasięgnięcia informacji co do tego, czy ubezpieczyciel może zaproponować poszkodowanemu pojazd zastępczy równorzędny uszkodzonemu (zniszczonemu). Nie ma to nic wspólnego z koniecznością poszukiwania przez poszkodowanego najtańszej oferty rynkowej najmu, nie jest bowiem istotne to, czy propozycja ubezpieczyciela jest najtańsza, lecz to, że jest przez niego akceptowana.”*

Odmienne stanowisko prezentowane w orzecznictwie sądów powszechnych wskazuje natomiast, że nie można czynić poszkodowanemu zarzutu, że nie współdziałał z ubezpieczycielem w celu minimalizacji szkody. Jak wskazują bowiem sądy, w orzecznictwie Sądu Najwyższego obecne jest przekonanie, że poszkodowanemu w zakresie naprawienia szkody przysługuje możliwość wyboru dowolnej oferty spośród takich, w których stawki usług czy też kosztów zakupu koniecznych do naprawy części nie przekraczają rażąco cen rynkowych (oferowanych na rynku lokalnym). Poszkodowany nie ma więc obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego usługi najtańsze (tak np. wyrok Sądu Najwyższego z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5 poz. 64), a co za tym idzie nie jest on związany propozycją ubezpieczyciela. Sądy powszechne przy tym przypominają, iż Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 czerwca 2003 r. (III CZP 32/03, OSCN 2004/4/51) nie pozostawił wątpliwości, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomiczne uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku. Nie ma przy tym ograniczenia do kosztów najtańszych – czy też tych oferowanych przez zakłady naprawcze w ramach sieci naprawczej współpracującej z ubezpieczycielem. Poszkodowanemu należy się nie tylko zwrot poczynionych przez niego przy tej naprawie nakładów, ale i zwrot kosztów robocizny z uwzględnieniem przyjętych, z reguły w miejscu zamieszkania, stawek robocizny za tego rodzaju usługi (vide wyrok SN z dnia 11 grudnia 1997 r., o sygn. I CKN 385/97).

Ponadto orzecznictwo negujące możliwość stosowania rabatów przy określaniu wysokości odszkodowania z OC sprawcy szkody wskazuje, że obowiązek współpracy poszkodowanego z ubezpieczycielem poprzez przeciwdziałanie zwiększeniu szkody i minimalizowaniu jej skutków, w żadnym razie nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień - w szczególności prawa wyboru sposobu naprawienia już istniejącej (od dnia zdarzenia) szkody, a także swobody decyzji co do wyboru warsztatu naprawczego (jeśli poszkodowany zdecyduje się uszkadzony pojazd naprawić). Obowiązek ten nie może być w związku z tym, poczytywany za równoznaczny z koniecznością

Str. 3



skorzystania z możliwości przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody w warsztacie współpracującym z ubezpieczycielem, bądź też wymaganiem zakupu części we wskazanym warsztacie naprawczym - byłoby to istotnym naruszeniem swobody kontraktowania, która leży u podstaw prawa cywilnego.

Kwestionowana również jest możliwość stosowania rabatów czy ulg przysługujących w relacji ubezpieczyciela z warsztatem naprawczym z sieci współpracującej przy wyliczeniu kwoty odszkodowania, która w założeniu powinna odpowiadać cenom rynkowym.

Uwidaczniające się rozbieżności skutkują tym, że zakłady ubezpieczeń na etapie likwidacji szkody wykorzystują swoją dominującą pozycję próbując w ten sposób – wbrew obowiązującym przepisom prawa oraz ugruntowanej linii orzeczniczej – niejako na „siłę” przeforsować stanowisko o zasadności stosowania rabatów w trakcie likwidacji szkód komunikacyjnych (stosując analogiczną argumentację jaka zaprezentowana została przez Sąd Najwyższy w przywołanej uchwale – dot. refundacji kosztów pojazdu zastępczego). Niestety aktualne tendencje na rynku ubezpieczeń polegające na popularyzacji wśród ubezpieczycieli zaprezentowanych poniżej modeli optymalizacji kosztów likwidacji szkód (stosowania rabatów), wpływają negatywnie na pozycję poszkodowanych. Praktyka ta skutkuje bowiem faktycznym przerzucaniem na poszkodowanych ciężaru naprawienia szkody powstałej w ich w majątku, co należy uznać za sprzeczne ze społeczno-gospodarczym celem umowy ubezpieczenia, w szczególności obowiązkowej oraz zasadami współzycia społecznego. Ponadto, zredukowanie wysokości odszkodowania o kwotę rabatu może mieć swoje konsekwencje w postaci ograniczenia prawa wyboru przez poszkodowanego (a zatem osoby, która nie ze swojej winy została postawiona w sytuacji konieczności naprawy szkody) zakładu naprawczego jedynie do tego z sieci naprawczej ubezpieczyciela. Często bowiem niemożliwe jest odnalezienie na rynku usługodawcy, u którego koszt naprawy mógłby być pokryty przez ograniczone o opisany rabat świadczenie.

## **2. Rozbieżności w orzecznictwie w zakresie spoczywających na poszkodowanym obowiązkach w zakresie minimalizacji szkody, a tym samym konieczności skorzystania z rabatów czy upustów przedkładanych przez zakłady ubezpieczeń.**

W celu wykazania wymaganej przez art. 83 § 1 i 2 ustawy o Sądzie Najwyższym przesłanki rozbieżności w wykładni prawa ujawnionej w orzecznictwie sądów powszechnych, poniżej zostaną odrębnie przedstawione orzeczenia, prezentujące odmienną wykładnię norm prawnych, regulujących

Str. 9

zasady określenia należnego odszkodowania z OC sprawcy szkody, a obejmującego zwrot kosztów naprawy pojazdu.

**2.1. Wyroki sądów powszechnych przyjmujące, że poszkodowany nie ma obowiązku skorzystania z rabatów i innych ulg oferowanych przez ubezpieczyciela w ramach spoczywającego na nim obowiązku współdziałania przy minimalizacji rozmiaru szkody.**

**Wyrok Sądu Okręgowego w Suwałkach z dnia 18 stycznia 2021 r. (sygnatura akt I Ca 452/20)**

Na etapie postępowania w II instancji, toczącym się na skutek apelacji strony pozwanej, sporne pozostawało to, czy należne powodowi odszkodowanie w wysokości kosztów naprawy pojazdu powinno uwzględniać rabaty na części zamienne i materiały lakiernicze w ramach wynegocjowanych przez pozwanego porozumień z dystrybutorami tych części i materiałów, co było podnoszone w ramach zarzutów naruszenia prawa materialnego, tj. art. 361 § 1 i § 2 k.c. w zw. art. 824<sup>1</sup> § 1 k.c. oraz art. 354 § 2 k.c. W ocenie Sądu Rejonowego: „*wskazywanie przez ubezpieczyciela naprawy w warsztacie partnerskim, czy też narzucanie rabatów nie zasługiwało na aprobatę, ponieważ jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub występujące sporadycznie, to należy uznać, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy pojazdu.*”, a pozwany w niniejszej sprawie, który wywodził iż “*Sąd Rejonowy nie uwzględniając, iż poszkodowany może nabyć konieczne do naprawy pojazdu części zamienne i materiały lakiernicze u dostawców pozwanego oferujących rabaty, nie dostrzegł, że tym samym poszkodowany przyczynia się do powiększenia rozmiarów szkody.*”

Sąd Okręgowy nie podzielił zawartego w apelacji stanowiska pozwanego, wskazując, iż na podstawie dorobku judykatury dojść należy do wniosku, iż obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy i czy w ogóle zamierza naprawić. Roszczenie winno się obliczać na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych kosztów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów materiału i robocizny według cen z daty ich ustalenia. Szkodą nie jest poniesiony przez poszkodowanego wydatek na naprawę pojazdu, lecz szacunkowa wysokość tych wydatków, ponieważ żadne przepisy prawa nie nakładają na poszkodowanego obowiązku naprawienia uszkodzonego pojazdu.

W ocenie Sądu innemu ujęciu sprzeciwia się uprawnienie poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody, gwarantowane w art. 363 § 1 k.c. W związku z powyższym w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego jako miarodajne koszty naprawy pojazdu, powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty części na rynku, nie zaś koszty proponowane przez podmiot wskazany przez ubezpieczyciela. Sąd Okręgowy wyraził ponadto pogląd, iż obowiązek współdziałania poszkodowanego nie może jednak oznaczać ograniczenia jego uprawnień: *„Narzucanie poszkodowanemu wyboru dostawcy części lub wykonawcy naprawy niweczy prawo poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody poprzez aprioryczne przyjęcie, że naprawienie szkody winno nastąpić przez naprawę pojazdu. Odszkodowanie wyliczone na podstawie zrabatowanych cen części zamiennych i materiałów lakierniczych, w przypadku niepodejmowania naprawy lub przeprowadzenie jej w węższym niż zaistniałe uszkodzenia zakresie, nie wyrównuje doznanego przez poszkodowanego uszczerbku majątkowego.”*

Sąd Okręgowy podkreślił, że nie można różnicować sytuacji poszkodowanego, który szkodę naprawił, od sytuacji, poszkodowanego, który naprawy nie przeprowadził i nie zamierza jej przeprowadzać. Tym samym, zdaniem Sądu odwoławczego, w obowiązku wierzyciela współdziałania z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania nie mieści obowiązek zakupu niezbędnych do naprawy części i materiałów u wskazanego przez pozwanego dostawcy ani też obowiązek poszukiwania warsztatu naprawczego, który zaopatruje się w części i materiały lakiernicze u takiego dostawcy, który podpisał z pozwanym porozumienie o współpracy.

Ponadto Sąd II instancji odnotował, że warsztaty naprawcze często korzystają z własnych, wynegocjowanych przez siebie umów z dystrybutorami części i materiałów lakierniczych i wątpliwym jest, by wybrany przez poszkodowanego warsztat był zainteresowany zakupem części zamiennych u dostawcy przez ubezpieczyciela wskazanego. Rabaty nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych i jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, to należy uznać, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy pojazdu. Dodatkowo podkreślone zostało, iż poszkodowany nie powinien być zmuszony do sprowadzania części zamiennych z innych części kraju, ponieważ takie działanie każdorazowo wiąże się z kosztami, wydłużeniem procesu naprawy o czas transportu oraz problemami w razie ewentualnej reklamacji.

**Wyrok Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 13 maja 2021 r. (sygnatura akt VIII Ga 49/21)**

Str. 11

W przedmiotowej sprawie Sąd Okręgowy nie zgodził się z twierdzeniami strony pozwanej – zakładu ubezpieczeń – która podnosiła w złożonej apelacji od wyroku Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 8 września 2020 r. (sygn. akt VIII GC 96/20), że w przedmiotowej sprawie należało uwzględnić przy wyliczaniu kwoty odszkodowania zaproponowane rabaty.

W ocenie Sądu Okręgowego w przedmiotowej sprawie pozwany nie mógł narzucać poszkodowanemu sposobu naprawy i domagać się zastosowania określonych rabatów. Sąd Okręgowy zauważył, że skoro szkoda komunikacyjna powstaje już w chwili zdarzenia, to obowiązek współpracy z ubezpieczycielem poprzez przeciwdziałanie zwiększeniu szkody i minimalizowanie jej skutków (art. 354 § 2 k.c.) nie może być poczytywany za równoznaczny z obligacją do konieczności skorzystania z możliwości przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody w sieci warsztatów współpracujących z pozwanym, bądź też wymaganiem, aby w każdym przypadku braku dostępności części uwzględnionych w kalkulacji pozwanego ubezpieczyciela we wskazanych tam cenach (z rabatem) zachodził obowiązek skontaktowania się z pozwanym. Dodatkową niedogodnością, na którą zwrócił uwagę Sąd jest okoliczność, że w takiej sytuacji poszkodowany musiałby czekać z naprawą i wyborem warsztatu do momentu otrzymania stosownej kalkulacji od pozwanego.

Sąd Okręgowy poczynił przy tym uwagę, iż przypisanie poszkodowanemu naruszenia obowiązku współpracy z ubezpieczycielem jest możliwe jedynie wtedy, gdy świadomie lub przez niedbalstwo skorzystał on z usług droższych, a zarzut uchybienia obowiązkowi z art. 354 § 2 k.c. mógłby zatem wchodzić w grę tylko w razie wykazania świadomości i niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco). Stanowczo Sąd podkreślił, iż obowiązek współdziałania poszkodowanego w żadnym razie nie może oznaczać ograniczenia jego uprawnień w szczególności prawa wyboru sposobu naprawienia szkody, swobody decyzji co do napraw oraz wyboru dostawcy części. Nie można również, zdaniem Sądu Okręgowego, utracić z pola widzenia, że poszkodowany ma prawo nabyć części w miejscu swego zamieszkania i nie ma obowiązku ich zakupu od podmiotu funkcjonującego w innej miejscowości, co każdorazowo wiązać się musi także z czasem transportu oraz problemami w razie ewentualnej reklamacji.

Co istotne, Sąd podkreślił że w zakresie wyboru warsztatu czy też sprzedawcy części, za istotny należy także uznać aspekt zaufania pomiędzy stronami takiej transakcji. W konsekwencji, wymaganie od poszkodowanego, aby samodzielnie dokonywał zakupu części uznaje za zbyt daleko idące, poszkodowany zleca bowiem naprawę pojazdu w wybranym przez siebie zakładzie naprawczym i co do zasady części niezbędne do jej dokonania są dostarczane przez przyjmującego

Str. 12

zlecenie, w takim przypadku zaś warsztat zostałby obciążony obowiązkiem zakupu części wyłącznie w punkcie wskazanym przez ubezpieczyciela.

Sąd w konkluzji uzasadnienia wskazał, że negatywna ocena zasadności stosowania rabatów przy wyliczaniu kwoty odszkodowania, a tym samym zarzutów podnoszonych przez pozwanego, była w przedmiotowej sprawie niezależna od faktu, iż pozwany nie przedstawił poszkodowanemu konkretnej oferty nabycia części zamiennych z rabatem (i tym samym nie sprostował spoczywającemu na nim ciężarowi dowodu co do tego, że poszkodowana miała realną możliwość skorzystania z rabatów).

### **Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 28 grudnia 2021 r. (sygnatura akt III Ca 1686/20)**

W przedmiotowej sprawie Sąd odwoławczy uznał, że nie można zarzucić poszkodowanemu, iż wskutek niedbalstwa lub umyślnie zakupił części zamienne lub materiały lakiernicze w cenie wyższej niż mógł to uczynić, korzystając z (zawierającej rabat) oferty ubezpieczyciela. W odniesieniu do prezentowanego w apelacji strony pozwanej zarzutu naruszenia art. 354 § 2 k.c. w związku z art. 826 § 1 k.c. i w związku z art. 16 u.u.o. („przez jego niezastosowanie i pominięcie przy określaniu uzasadnionych kosztów naprawy, że poszkodowany ma obowiązek współdziałać z ubezpieczycielem w wykonaniu jego zobowiązania i dążyć do minimalizacji szkody, a zatem skoro powód został poinformowany o możliwości nabycia części zamiennych z uwzględnieniem rabatu, to powinien był z takiej możliwości skorzystać”), Sąd Okręgowy potwierdził iż z akceptowanego w judykaturze poglądu wynika, iż poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwania firmy sprzedającej je najtaniej i przypisanie mu naruszenia obowiązku współpracy z dłużnikiem jest możliwe tylko w razie wykazania, że mógł on naprawić pojazd po kosztach niższych niż ustalone według cen występujących na rynku lokalnym, z użyciem nowych oryginalnych części producenta i stawek robocizny powszechnie stosowanych przy świadczeniu usług, jednak świadomie lub przez niedbalstwo nie skorzystał z takiej możliwości (jako przykład przywołany został w tym miejscu wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 r. I CKN 1466/99).

Sąd Okręgowy zwrócił uwagę na argumentację zawartą w uzasadnieniu uchwały z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, OSNC Nr 6 z 2018 r., poz. 56, gdzie Sąd Najwyższy, analizował mechanizm określania rozmiaru odszkodowania należnemu właścicielowi uszkodzonego pojazdu w związku z koniecznością wynajmu pojazdu zastępczego. Sąd Najwyższy uznał, że w ramach ciążącego na poszkodowanym obowiązku minimalizacji szkody i współdziałania z dłużnikiem

(ubezpieczycielem) mieści się obowiązek niezwłocznego zasięgnięcia informacji co do tego, czy ubezpieczyciel może zaproponować mu pojazd zastępczy równorzędny uszkodzonemu. Niemniej Sąd Okręgowy odnotował, iż w przedmiotowej uchwale Sąd Najwyższy dobitnie zaakcentował różnicę pomiędzy skutkami zdarzenia szkodzącego polegającymi na ponoszeniu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego i ponoszeniu kosztów naprawy pojazdu, wywodząc, że opisane powyżej stanowisko stosujące się do uszczerbku majątkowego zaliczonego do pierwszej z tych kategorii nie sprzeciwia się powszechnie przyjmowanemu przez judykaturę pogładowi, że odpowiedzialnością ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej objęte są - jako "niezbędne i ekonomicznie uzasadnione" - koszty naprawy pojazdu ustalone według cen, którymi posługuje się swobodnie wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu, choćby odbiegały (były wyższe) od cen przeciętnych, jeżeli tylko odpowiadają cenom stosowanym przez usługodawców na lokalnym rynku.

### **Wyrok Sądu Okręgowego w Kielcach z dnia 10 lutego 2022 r. (sygn. akt II Ca 22/22)**

Rozpatrując apelację od wyroku Sądu Rejonowego w Kielcach z dnia 15 listopada 2021 r. sygn. akt I C 206/21, Sąd Okręgowy nie zgodził się z wnioskami Sądu I instancji w zakresie uznania, iż koszt naprawy samochodu winien uwzględniać oferowane przez pozwanego ubezpieczyciela rabaty na „części zamienne” oraz na materiały lakiernicze. Sąd Rejonowy uznał bowiem iż nieuwzględnienie tych upustów przy szacowaniu celowych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy samochodu prowadzi do nadmiernego rozszerzania odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela, a skoro powód nie sprawdził skuteczności złożonej mu oferty rynkowej rabatów na części zamienne, z góry ją odrzucając, to zdaniem Sądu *„fakt ten nie może obciążać ubezpieczyciela, jest bowiem sprzeczne z zasadą współdziałania wierzyciela z dłużnikiem, wynikającą z art. 354 § 2 k.c. oraz z zasadą minimalizacji szkody w myśl art. 16 ust. 1 pkt 2 u.u.o.”*

W ocenie Sądu Okręgowego racjonalnie i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia samochodu do stanu przed zdarzenia, które wyznaczają wysokość należnego odszkodowania - jako uszczerbku w majątku poszkodowanego powstałego już w dacie zdarzenia - winny zostać ustalone w oparciu o pewne jednolite, identyfikowane w sposób tożsamy, obiektywnie weryfikowalne, hipotetycznie postrzegane kryteria, a więc bez względu na to, czy doszło już do naprawy uszkodzonego samochodu, czy też nie. Zdaniem Sądu Okręgowego oczywistym jest że powyższe wymogi powinny być brane także pod uwagę w sytuacji gdy ubezpieczyciel oczekuje zmniejszenia należnego poszkodowanemu odszkodowania, uzasadniając powyższe dostępnymi za pośrednictwem

ubezpieczyciela rabatami na zakup materiałów potrzebnych do naprawy samochod – taki mechanizm (tj. traktowanie rabatu z sieci naprawczej jako nieodłącznego elementu ceny usługi naprawy pojazdu) nie ma nic wspólnego z pojęciem „hipotetycznych kosztów naprawy”, bo ich wyznacznikiem winny być tylko i wyłącznie ceny rynkowe, których z kolei cechą jest stan obiektywnej weryfikowalności. Jak wskazuje Sąd Okręgowy, z całą pewnością takiego przymiotu nie ma stanowisko wyrażone przez potencjalny podmiot, czy potencjalne podmioty, zajmujące się dystrybucją materiałów „naprawczych”, które łączą z ubezpieczycielami „porozumienia” na bliżej nieokreślonych zasadach, a obiektywnie rzecz pojmując, oderwanych od realiów rynkowych – jeśli idzie o ceny części i materiałów.

W ocenie Sądu Okręgowego: *„Najistotniejsze jest to, że tak zaproponowana przez ubezpieczyciela formuła naprawienia szkody, tj. poprzez wypłatę odszkodowania w wysokości odpowiadającej oszacowanym kosztom naprawy samochodu, ale z uwzględnieniem owych rabatów na części i materiały lakiernicze, już co do zasady nie może prowadzić do uzyskania stanu, w którym doznany przez poszkodowanego uszczerbek na dobru majątkowym zostaje w całości pokryty (wyrównany). Tak mogłoby być tylko wówczas, kiedy za oferowane przez ubezpieczyciela odszkodowanie (w wysokości uwzględniającej te ww. rabaty) nastąpiłaby rzeczywista naprawa samochodu, bo dopiero w jej wyniku poszkodowany odzyskałby stan wartości dóbr majątkowych, taki jaki posiadał bezpośrednio przed zdarzeniem.” (...)* „Zatem warunkiem koniecznym dla zrealizowania prezentowanej przez pozwanego koncepcji oszacowania i naprawienia szkody w pełnym jej wymiarze (czyli wyrównania uszczerbku na dobrach materialnych poszkodowanego) byłaby rzeczywista naprawa samochodu przez poszkodowanego przy użyciu części i materiałów faktycznie zakupionych u podmiotów wskazanych przez pozwanego, po cenach z oferowanymi rabatami.”

Sąd Okręgowy w Kielcach, podniósł, że przyznanie takiej możliwości ograniczania kwoty odszkodowania w przypadku kosztów hipotetycznych prowadziło do stanu, w którym poszkodowany po to by uzyskać pełne naprawienie szkody, tj. wyrównanie uszczerbku na dobrach majątkowych sprzed zdarzenia, zostałby „zmuszony” do naprawy samochodu, a takie ograniczenie koliduje z naczelną zasadą naprawienia szkody wynikającą z art. 363 § 1 k.c. (tj. prawa wyboru sposobu naprawy szkody). Zdaniem Sądu Okręgowego jest zatem rzeczą oczywistą, że w tej formule „zapłaty sumy pieniężnej” nie ma już żadnego dodatkowego warunku, którego spełnienie byłoby konieczne dla uzyskania pełnego wyrównania uszczerbku na dobrach materialnych poszkodowanego.

**Wyrok Sądu Rejonowego w Gdyni z dnia 31 stycznia 2022 r. (sygnatura akt II C 2493/2020)**

Str. 15

Sąd Rejonowy w uzasadnieniu wyroku częściowo uznającego powództwo strony powodowej, zauważył, iż niesłuszna jest praktyka pozwanego zakładu ubezpieczeń, stosowana przy wyliczaniu kosztorysowym szkody, a polegająca na odliczaniu wartości ewentualnego rabatu, jaki mogłyby udzielić warsztaty, czy sprzedawca części. Sąd Rejonowy podkreślił, iż sam rabat oraz jego wysokość jest kwestią indywidualną, ustalaną między sprzedawcą a klientem, polega przecież na rezygnacji z części zysku przez sprzedawcę, na rzecz klienta. Powołując się na wyrok Sądu Okręgowego w Słupsku z dnia 4 października 2013 r., IV Ca 458/13, LEX nr 1719829, Sąd Rejonowy skonstruował, że: *„nie można zatem automatycznie stosować sztywno procentowego odliczenia, ponieważ jest to działanie czysto hipotetyczne, a tym samym powoduje pozbawienie właściciela uszkodzonego pojazdu do uzyskania pełnego odszkodowania za szkodę poniesioną, przecież nie z jego winy, na skutek zdarzenia wywołanego przez innego kierującego.”*

Sąd ponadto zwrócił uwagę, iż dopuszczenie do sytuacji, w której poszkodowany zobowiązany byłby do korzystania z rabatów, wynikających z umowy pomiędzy ubezpieczycielem a podmiotem dostarczającym części lub materiały mogłoby również ograniczać konkurencję na rynku sprzedaży w tym zakresie. W konsekwencji doprowadziłoby to do nieuzasadnionego ekonomicznego spadku wartości cen części zamiennych lub materiałów oferowanych przez podmioty, które nie posiadają umowy z ubezpieczycielem. Rynek ten byłby w tej sytuacji kształtowany w dużym stopniu przez ubezpieczycieli, w których interesie biznesowym byłoby ustalenie cen części zamiennych lub materiałów na niższym poziomie niż byłoby to w przypadku ich kształtowania w oparciu o mechanizmy gospodarki wolnorynkowej bez pośredniego ograniczania dostępu do klientów. Podobnie rzecz ma się do rabatów na wykonanie naprawy. Podmioty nie godzące się na stosowanie stawek niższych niż rynkowe zostałyby wykluczone ze znacznej części rynku.

## **2.2. Wyroki sądów powszechnych przyjmujące, że poszkodowany powinien skorzystać z rabatów i innych ulg oferowanych przez ubezpieczyciela w ramach spoczywającego na nim obowiązku współdziałania przy minimalizacji rozmiaru szkody.**

### **Wyrok Sądu Okręgowego w Słupsku z dnia 13 kwietnia 2017 r. (sygn. akt IV Ca 159/17)**

W pierwszej kolejności Rzecznik pragnie przywołać wyrok Sądu Okręgowego w Słupsku z dnia 13 kwietnia 2017 r. wydany w sprawie o sygn. akt. IV Ca 159/17, rozpatrujący apelację od wyroku Sądu Rejonowego z dnia 27 stycznia 2017 r., którą złożył pozwany Zakład Ubezpieczeń. Sąd

Str. 16



I instancji nie podzielił argumentacji pozwanej dotyczącej obniżenia wartości części niezbędnych do naprawy pojazdu o przedstawione poszkodowanemu w toku postępowania likwidacyjnego rabaty.

Odmienne stanowisko zajął Sąd Okręgowy w Słupsku, który wskazał, że Sąd I instancji nie nadał właściwej rangi środkom dowodowym, za pomocą których pozwany słusznie wskazywał na konieczność podjęcia przez powoda współpracy z pozwanym w zakresie minimalizacji szkody. Brak skorzystania przez powoda z zaoferowanej mu przez pozwanego możliwości naprawy pojazdu na preferencyjnych warunkach (rabat 5% na części zamienne, rabat 10% na materiał lakierniczy oraz naprawy w warsztacie współpracującym z pozwanym przy stawce 70 zł netto za roboczogodzinę) skutkowało - w ocenie Sądu Okręgowego - przyczynieniem się powoda do zwiększenia rozmiaru szkody.

Argumentując swoje stanowisko Sąd Okręgowy w Słupsku zwrócił uwagę, że z art. 354 k.c. wynika, iż *„wierzyciel nie może dowolnie żądać od dłużnika wykonania zobowiązania w sposób przez siebie określony. Obowiązki spoczywające na dłużniku nie mogą wykraczać poza te, które są określone treścią zobowiązania oraz jego celem społeczno-gospodarczym. Artykuł 354 k.c. określa więc nie tylko sposób wykonania zobowiązania, ale także jego granice. Dłużnik każdorazowo zobowiązany jest więc do takiego zachowania, które odpowiada kryteriom wykonania zobowiązania w chwili jego wykonywania (vide: Komentarz do art. 354 k.c., red. Osajda 2017, wyd. 16/W. Borysiak, w: Legalis). Podstawowym więc obowiązkiem, jaki spoczywa na wierzycielu przy wykonywaniu zobowiązania, jest współdziałanie z dłużnikiem. Współdziałanie to może być rozumiane jako takie zachowanie się wierzyciela, bez którego spełnienie świadczenia przez dłużnika jest w ogóle niemożliwe albo nadmiernie utrudnione. Wierzyciel powinien współdziałać z dłużnikiem w wykonaniu zobowiązania w taki sam sposób, w jaki dłużnik powinien wykonać zobowiązanie, czyli przy uwzględnieniu kryteriów wskazanych w art. 354 § 1 k.c. Poglądy doktryny w tej kwestii mają swe odzwierciedlenie również i w judykaturze. Jak wskazał Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 20 grudnia 2006 r., obowiązkiem poszkodowanego jest podejmowanie działań zmierzających do zminimalizowania szkody. Brak z jego strony takiego działania nie może zwiększać obowiązku odszkodowawczego osoby zobowiązanej do naprawienia szkody (IV CSK 299/06.; por. też wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 lutego 2002, V CKN 745/00).”*

Sąd Okręgowy wskazał, że w realiach niniejszej sprawy to na poszkodowanym jako wierzycielu ciążył obowiązek współpracy z ubezpieczycielem, zwłaszcza że ten ostatni nie pozostał

obojętny na żądania powoda. Niezależnie od tego, że pozwany nie kwestionował co do zasady swej odpowiedzialności odszkodowawczej oraz wypłacił świadczenie odszkodowawcze w wysokości mającej w jego ocenie sprostać wymogom naprawienia szkody, to dodatkowo wskazał powodowi na możliwość naprawienia szkody poprzez naprawę pojazdu powoda we współpracy z pozwanym na preferencyjnych warunkach tj. poprzez naprawę samochodu powoda w sieci partnerskiej oraz poprzez zakup części zamiennych i materiałów lakierniczych z rabatem.

Jak wynika z poczynionych przez Sąd ustaleń powód nie zareagował na pisma ubezpieczyciela zawierające propozycję naprawy samochodu w sieci partnerskiej oraz możliwość zakupu części zamiennych i materiałów lakierniczych z rabatem. W konsekwencji powyższego Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że powód w sposób nieuzasadniony zrezygnował z możliwości obniżenia kosztu naprawy i tym samym nie wywiązał się z wynikającego z art. 354 § 2 k.c. obowiązku współdziałania z dłużnikiem - tu ubezpieczycielem.

### **Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 19 czerwca 2017 r. (sygn. akt II Ca 1265/19)**

W analizowanym przypadku Sąd Rejonowy w Obornikach uzasadniając wyrok z dnia 28 czerwca 2019 r. wskazał, że pozwany stworzył pokrzywdzonemu realną możliwość pozyskania stosownych części zamiennych po cenach tańszych niż rynkowe. Zatem decydując się na naprawę pojazdu pokrzywdzony mógł uczynić to za kwotę niższą o oferowany rabat od odpowiadającej cenom rynkowym. Zatem w ocenie Sądu I instancji przyjąć należało, że granicą odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego w tym zakresie jest kwota uwzględniająca oferowany rabat. Wykładnię tę uznał za swoją Sąd Okręgowy w Poznaniu w wyroku z 13 kwietnia 2017 r. sygn. akt IV Ca 159/17, rozpatrując apelację powoda.

Sąd Okręgowy ustalił, że powód nie skorzystał z przedłożonej mu przez zakład ubezpieczeń oferty, a przynajmniej nie podjął działań związanych z ewentualnym zakupem części zmiennych z rabatem 10% za pośrednictwem ubezpieczyciela. Zatem niezasadne było podważanie przez powoda stanowiska pozwanego, który w niniejszym procesie wykazał złożenie takiej oferty (uwzględniającej rabat). Sąd Okręgowy na poparcie swoje stanowiska wskazał, że *„strony stosunku zobowiązaniowego wynikającego z odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela mają obowiązek współdziałania (art. 354 § 2 KC). W ramach tego obowiązku powinnością poszkodowanego, jako wierzyciela jest lojalne postępowanie na etapie postępowania likwidacji szkody przez ograniczanie zakresu świadczenia odszkodowawczego ubezpieczyciela. Brak podjęcia takich działań mimo, że leżały w*

*zakresie możliwości poszkodowanego, nie może zwiększać odszkodowania należnego od ubezpieczyciela zobowiązanego do naprawienia szkody (tak : m.in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 23 czerwca 2003 r. , III CZP 32/03, z dnia 24 sierpnia 2017 r. III CZP 20/17, wyroki Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64)."*

Zatem w ocenie Sądu Okręgowego w Poznaniu w przedmiotowej sprawie skoro poszkodowany nie skorzystał z oferty pozwanego - odszkodowanie wyliczone przez niego metodą rachunkową mogło być obniżone o kwotę wynikającą z różnicy zakupu części po cenach rynkowych w stosunku do cen oferowanych przez pozwanego.

### **Wyrok Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 9 marca 2018 r. (sygn. akt II Ca 1143/17)**

W przedmiotowej sprawie Sąd Okręgowy na skutek apelacji złożonej przez pozwaną uwzględnił zarzut naruszenia prawa procesowego w postaci artykułu 233 §1 k.p.c. poprzez dowolną ocenę przez Sąd Rejonowy kwestii możliwości skorzystania przez powoda z 17% rabatu oraz naruszenia prawa materialnego w postaci artykułu 354, 362, 827 §1 k. c. w związku z artykułem 16 i 17 ustęp 1 u.u.o. W ocenie Sądu II instancji Sąd Rejonowy błędnie przyjął, iż skorzystanie z 17% rabatu na części oryginalne wiąże się z wyznaczeniem przez ubezpieczyciela zakładu, w którym to powód będzie mógł naprawić samochód. Analiza porozumienia zawartego w aktach sprawy wskazuje, że pozwany nie narzuca poszkodowanemu naprawy pojazdu we współpracującym z nim warsztatem naprawczym, a jedynie oferuje możliwość nabycia części zamiennych z 17% rabatem w sytuacji, gdy ten naprawia pojazd w dowolnie wybranym przez siebie zakładzie naprawczym na terenie całego kraju.

Jak zauważył Sąd Okręgowy w Białymstoku nieskorzystanie przez powoda z możliwości zakupu części oryginalnych po niższej cenie, uwzględniającej rabat, należy istotnie traktować jako przejaw uchybienia obowiązkowi wierzyciela współdziałania z dłużnikiem w celu realizacji zobowiązania i obowiązku zapobiegania powiększeniu szkody. Taki obowiązek wierzyciela przewidują zarówno przepisy kodeksu cywilnego, jak i artykułu 16 oraz 17 ustęp 1 u.u.o.

Co istotne Sąd Okręgowy wskazał, że problem ten jest zbieżny z problemem rozpatrywanym przez Sąd Najwyższy w dniu 24 sierpnia 2017 roku uchwała o sygnaturze III CZP 20/17, gdzie Sąd Najwyższy zajmował się kwestią wynajmu samochodu i kwestią wyboru przez poszkodowanego podmiotu wynajmującego te samochody. Wypowiedział się wówczas, że jeżeli ubezpieczyciel wskazuje możliwość tańszego wynajmu to poszkodowany ma obowiązek z takiej oferty skorzystać.

Str. 19

Co prawda oczywiście może on zawrzeć na mniej korzystnych warunkach od proponowanych przez ubezpieczyciela inną umowę, ale wówczas to poszkodowany będzie zmuszony ponieść część związanych z tym kosztów. Sąd Najwyższy uzasadniał to obowiązkiem zapobiegania zwiększeniu rozmiarów szkody. W ocenie Sądu bardzo podobna sytuacja wystąpiła w przedmiotowej sprawie, gdzie powód, gdyby skorzystał z propozycji ubezpieczyciela mógłby nabyć nowe części oryginalne z rabatem i naprawić samochód w wybranym przez siebie warsztacie. Dodatkowo Sąd zwrócił uwagę, że artykuł 354 § 2 k. c. nakłada na wierzyciela obowiązek współdziałania przy wykonywaniu zobowiązania. Sprzeniewierzenie się tym obowiązkom przez wierzyciela oznacza, że wykonuje on swoje zobowiązanie w sposób wadliwy, co może rodzić negatywne konsekwencje.

### **Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 23 września 2021 r. (sygn. akt XV Ca 1507/20)**

Warto zwrócić również uwagę na argumentację zaprezentowaną przez Sąd Okręgowy w Poznaniu w wyroku z dnia 23 września 2021 r. w sprawie o sygn. akt XV Ca 1507/20, który co prawda przy ustalaniu wysokości odszkodowania nie zastosował cen z uwzględnieniem rabatów oferowanych przez zakład ubezpieczeń, ale jednocześnie nie wykluczył możliwości ich stosowania.

Sąd Rejonowy Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu w uzasadnieniu wyroku z dnia 4 września 2020 r. zauważył, że w okolicznościach przedmiotowej sprawy niezasadne jest wycenienie naprawy przy uwzględnieniu rabatów oferowanych przez pozwanego. Wynikało to z faktu, że pozwany nie wykazał, że ich uwzględnienie faktycznie spowodowałoby obniżenie wysokości kosztów naprawy. Sąd Rejonowy zauważył bowiem, że z przedłożonej dokumentacji wynikało jedynie, że owe rabaty miały być udzielane od cen detalicznych obowiązujących w danym punkcie sprzedaży kontrahenta pozwanego co oznaczało, że nie wiadomym było, od jakich konkretnie cen detalicznych rabaty te miałyby zostać udzielone. Pozwany nie wykazał zatem, za jakie konkretnie kwoty nabyłby części i materiały powód. Nie wykazał również, że byłyby to ceny detaliczne tożsame z tymi, jakie przyjął biegły. Zdaniem Sądu zaś rabaty należało odejmować nie od cen przyjętych przez biegłego, ale od cen detalicznych obowiązujących u kontrahenta pozwanego i dopiero takie wartości mogły ulec co najwyżej porównaniu.

Od powyższego wyroku pozwany zakład ubezpieczeń wniósł apelację, zarzucając Sądowi I instancji pominięcie okoliczności przedłożenia poszkodowanemu oferty na zakup części zamiennych i materiałów lakierniczych z rabatem 10%.

Sąd Okręgowy co prawda nie uwzględnił apelacji pozwanego, lecz w uzasadnieniu swojego stanowiska nie wykluczył możliwości stosowania przez zakład ubezpieczeń rabatów. Jak zauważył Sąd Okręgowy w Poznaniu ze stanowiska Sądu Rejonowego nie wynikało, że poszkodowany nie ma obowiązku współpracować z zakładem ubezpieczeń przy wykonaniu jego zobowiązania, a jedynie zwrócił uwagę, że materiał zaoferowany przez pozwanego nie pozwala przyjąć, aby ceny części zamiennych i materiałów lakierniczych wynikające z kosztorysu biegłego były wyższe niż ceny ich zakupu z rabatami u kontrahenta pozwanego. Sąd wskazał bowiem, że „z zawartych przez pozwanego umów wynika, że rabaty są naliczane od cen detalicznych obowiązujących w danym punkcie sprzedaży kontrahenta pozwanego, a owe ceny detaliczne nie są znane, w szczególności nie wiadomo, czy są to ceny tożsame z tymi, jakie przyjął biegły. **Tylko zaś w takim wypadku można by szacować odszkodowanie przy uwzględnieniu rabatów.** Jest to rozumowanie prawidłowe; nie można przecież wykluczyć sytuacji, że cena detaliczna obowiązująca w punkcie sprzedaży kontrahenta pozwanego jest na tyle wysoka, że nawet z udzielonym rabatem koszt zakup nie będzie niższy niż średnia cena przyjęta w systemie.”

Sąd Okręgowy w Poznaniu uznał tym samym, że nie doszło do naruszenia art. 354 § 2 k.c. tj. spoczywającego na wierzycielu (poszkodowanym) obowiązku podjęcia działań zmierzających do zmniejszenia rozmiarów szkody. Wynikało to z faktu, że pozwany nie wykazał od jakich konkretnie cen te rabaty mają być wyliczone. Niemożliwe było przez to ustalenie czy oferowane przez pozwanego rabaty umożliwiają przeprowadzenie naprawy po kosztach niższych niż przy stawkach obowiązujących na rynku lokalnym. Niemniej Sąd Okręgowy nie wykluczył możliwość stosowania przez zakłady ubezpieczeń rabatów.

### **Wyrok Sądu Rejonowego w Zambrowie z dnia 28 czerwca 2017 r. (sygn. akt I C 631/16)**

Na kanwie sporu o zapłatę powstałego pomiędzy poszkodowanym a jednym z towarzystw ubezpieczeń Sąd Rejonowy w Zambrowie uzasadniając wyrok z 28 czerwca 2017 r. opowiedział się pozytywnie za stosowaniem przez zakład ubezpieczeń rabatów.

Sąd Rejonowy wskazał, że w myśl art. 362 k.c. „jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.” Jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy wyrażonym w wyroku z dnia 1 lutego 2017 r. w sprawie I PK 315/15 (opubl. Legalis) „Poszkodowany nie ma obowiązku podejmowania starań zmierzających do zmniejszenia szkody.

Wyjątkiem jest sytuacja, w której czynności poszkodowanego wpływające na zmniejszenie uszczerbku mogą być przez niego podjęte bez żadnych obciążeń osobistych lub majątkowych. Sąd uznał zatem, że skoro powódka dotychczas nie naprawiła samochodu, a ma możliwość naprawienia go w dowolnie wybranym przez siebie warsztacie, do którego zostaną dostane (przez zakład ubezpieczeń) bez dodatkowych kosztów oryginalne części zamienne oraz materiał lakierniczy z rabatem, nie sposób jest uznać, iż nie stanowi to wyjątkowego przypadku, o jakim stanowi wyżej zacytowane orzeczenie Sądu Najwyższego.

### **Wyrok Sądu Rejonowego w Kłodzku z dnia 4 lutego 2021 r. (sygn. akt I C 2015/19)**

W podobnym tonie wypowiedział się Sąd Rejonowy w Kłodzku w uzasadnieniu wyroku z dnia 4 lutego 2021 r. podkreślając, że przy ustalaniu wysokości odszkodowania należało wziąć pod uwagę, że pozwany w ramach likwidacji szkody oferował poszkodowanym rabaty na części zamienne (12%) oraz materiały lakiernicze (40%), które to części i materiały mogły być bezkosztowo dostarczone powodom za pośrednictwem pozwanego, po skorzystaniu z jego oferty, przy czym oferowany rabat dotyczył zakupu nowych i oryginalnych części oraz materiałów lakierniczych w wysokości wynegocjowanej przez pozwane towarzystwo.

Argumentacja na poparcie tak zajętego stanowiska jest zbieżna z tym co zostało zaprezentowane w uzasadnieniu przywołanych powyżej orzeczeń. Mianowicie Sąd podkreślił, że skorzystanie przez powoda z przedłożonej oferty rabatów pozwoliłoby na zminimalizowanie wielkość powstałej w majątku poszkodowanego szkody. Stanowisko takie – w ocenie Sądu Rejonowego – znajduje oparcie w art. 354 § 2 k.c., który stanowi o obowiązku współdziałania z dłużnikiem w celu realizacji zobowiązania, oraz art. 826 § 1 k.c., który wprowadza obowiązek zmniejszenia szkody. Sąd podzielił stanowisko pozwanego, że rezygnacja przez poszkodowanego ze współpracy z ubezpieczycielem przy pozyskaniu części zamiennych, bez usprawiedliwionych przyczyn, nie może skutkować zwiększeniem odpowiedzialności pozwanego. Ustalenie kosztu zakupu części zamiennych i materiałów lakierniczych z pominięciem spornego rabatu nie pozostawałoby w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem sprawczym (art. 361 § 1 k.c.). Poszkodowany mógł więc skutecznie dochodzić zwrotu jedynie takich kosztów, które gwarantują przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego i są ekonomicznie uzasadnione.

Sąd Rejonowy nie podzielił tylko argumentacji pozwanego na zastosowanie rabatu na materiał lakierniczy, bowiem jak podkreślił w uzasadnieniu profesjonalna naprawa samochodu

wymaga doboru materiału lakierniczego w zakresie koloru, odcienia, który należy przeprowadzić na miejscu, ewentualnie skorygować skład powłoki lakierniczej lub dobrać na nowo, przy czym jest to proces trudny, czy nawet niemożliwy do zrealizowania na odległość. Dlatego Sąd dzieląc argumentację biegłego zawartą w opinii zakwestionował sposób dostarczania przez klienta (poszkodowanego) materiałów lakierniczych, zamawianych za pośrednictwem zakładu ubezpieczeń.

### 3. Rozbieżności w doktrynie prawa

Słowem wstępu należy wskazać, że w doktrynie spotkać się można z odmiennym rozumieniem obowiązku odszkodowawczego niż jest powszechnie przyjęty w judykaturze. Niektórzy przedstawiciele doktryny wskazują bowiem, że dominujące w doktrynie i orzecznictwie stanowisko, zgodnie z którym odszkodowanie z ubezpieczenia OC może polegać na zapłacie kwoty pieniężnej stanowiącej równowartość kosztów niedokonanej restytucji (tzw. metoda kosztorysowa), nie znajduje podstaw w obowiązujących przepisach prawa. Przy czym zaakceptowanie takiego stanowiska, w ocenie Rzecznika Finansowego niewątpliwie mogłoby wpłynąć na ocenę prawną problematyki objętej przedmiotowym wnioskiem.

Zwrócić bowiem należy uwagę na pogląd Marcina Sepełowskiego<sup>11</sup> który powołując się na stanowisko przedstawicieli doktryny przeprowadził polemikę z utrwalonym stanowiskiem judykatury w zakresie stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu. Autor w swojej pracy wskazuje, że pogląd, zgodnie z którym, co do zasady, poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela OC sprawcy szkody zapłaty kosztów naprawy uszkodzonej rzeczy, jest od lat konsekwentnie krytykowany m. in. przez Macieja Kalińskiego.

Ze stanowiska Macieja Kalińskiego wynika bowiem, że art. 363 § 1 k.c. przewiduje dwa alternatywne sposoby naprawienia szkody: przywrócenie do stanu poprzedniego, które następuje w drodze świadczenia *in natura* albo zapłatę odszkodowania pieniężnego. Prawo polskie nie zna natomiast, znanej prawu niemieckiemu, trzeciej, „hybrydalnej” metody naprawienia szkody, polegającej na zapłacie kosztów niedokonanej jeszcze restytucji. Jego zdaniem, przyjęcie poglądu o dopuszczalności stosowania tzw. metody kosztorysowej prowadzi do zaakceptowania indemnizacji szkody przyszłej i niepewnej. Do czasu poniesienia przez poszkodowanego wydatków na renowację

<sup>11</sup> Marcin Sepełowski, „Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu”, MOP 2018, Nr 11, str. 585

rzeczy uszkodzonej, jego uszczerbek wyraża się bowiem „w różnicy między aktualną i hipotetyczną wartością samochodu”. Autor ten zauważył ponadto, że „czym innym jest powstanie obowiązku naprawienia szkody, czym innym zaś – jego rozmiar”. W jego ocenie, „to prawda, że obowiązek naprawienia szkody powstaje już w chwili wypadku, ale szkoda ma charakter płynny co do rozmiarów”. Jak zauważa autor, M. Kaliński wskazuje ponadto, że stosowanie metody kosztorysowej może prowadzić do wzbogacenia poszkodowanego.

Marcin Sepelowski wskazuje, że stanowisko zbieżne z prezentowanym przez M. Kalińskiego przedstawiają inni przedstawiciele doktryny tj. **J. Żak** i **W. Szczypiński oraz M. Wojtkowiak**.

W świetle przedstawionych rozważań autor ten zajął stanowisko, że za zasadny należy uznać pogląd, zgodnie z którym poszkodowany może domagać się od ubezpieczyciela, z którym zawarta jest umowa ubezpieczenia OC osoby odpowiedzialnej za szkodę odszkodowania pieniężnego ustalonego za pomocą tzw. metody dyferencyjnej. W praktyce, przy obliczaniu wysokości szkody na mieniu, punktem wyjścia powinno być ustalenie różnicy pomiędzy hipotetyczną wartością, jaką przedstawiałaby uszkodzona rzecz, gdyby do wyrządzenia szkody nie doszło, a wartością, którą przedstawia ona po wypadku. Natomiast, dopiero gdyby uszkodzona rzecz została naprawiona na koszt poszkodowanego, ubezpieczyciel OC powinien zwrócić poszkodowanemu równowartość poniesionych przez niego, ekonomicznie racjonalnych i celowych wydatków.

Z powyżej zaprezentowanym stanowiskiem wydaje się nie zgadzać **dr Tomasz Szanciło**<sup>12</sup> który wskazał, że zgodnie z art. 363 § 1 w zw. z art. 361 § 2 k.c. poszkodowanemu przysługuje wybór sposobu naprawienia szkody, chyba że zachodzi wyjątek określony w zd. 2 art. 363 § 1 k.c., co w przypadku szkody w pojeździe sprowadza się do ustalenia tzw. szkody całkowitej. Przy przywróceniu stanu poprzedniego rozliczenie szkody następuje na podstawie faktur (rachunku) za faktycznie wykonaną naprawę (rozliczenie fakturowe), zaś przy zapłacie odpowiedniej kwoty pieniężnej – w oparciu o wycenę (kosztorys) kosztów naprawy (rozliczenie kosztorysowe).

Mając na uwadze uregulowania zawarte w u.u.o. i art. 361 § 2 k.c. autor wskazuje, że w sytuacji zaistnienia szkody ubezpieczyciel odpowiadający z tytułu ubezpieczenia OC za sprawcę szkody obowiązany jest do jej naprawienia w całości (zasada pełnego odszkodowania). Obowiązek naprawienia szkody przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia

<sup>12</sup> Dr Tomasz Szanciło, *Koszty naprawy pojazdu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, MOP rok 2013 numer 7 str. 385



szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawiać. W konsekwencji, nie ma znaczenia czy naprawienie szkody następuje na podstawie faktury za naprawę czy wycenę kosztów naprawy – zasady naprawienia szkody muszą być tożsame. Także niezależnie od tego, czy poszkodowany przedłoży „dokumenty źródłowe” nabycia części zamiennych i materiałów użytych do naprawy, szkoda powinna zostać naprawiona w całości, a więc poszkodowanemu przysługuje odszkodowanie w pełnej wysokości. Ten obowiązek ubezpieczyciela sprawy szkody nie jest w ogóle zależny od faktu naprawienia uszkodzonego pojazdu. Nie jest również zależny od tego, czy poszkodowany sam organizuje naprawę pojazdu, a więc po niższych kosztach (np. w warsztacie nieautoryzowanym, przy użyciu tzw. zamienników), czy też naprawa odbywa się w warsztacie autoryzowanym.

W tym miejscu Rzecznik Finansowy chciałby dodatkowo zwrócić uwagę na wnioski jakie zawarte zostały w raporcie Rzecznika Finansowego pt. „*Wytyczne Nadzorcze w sprawie Likwidacji Szkód Komunikacyjnych a Praktyki Zakładów Ubezpieczeń*”<sup>13</sup>.

Rzecznik Finansowy już w 2017 roku opisał praktykę ubezpieczycieli, która polegała na odejściu od modelu stosowania potrąceń amortyzacyjnych w odniesieniu do części nowych i przejściu do modelu tzw. amortyzacji rabatowej. Rzecznik wskazał bowiem, że „*opisane wyżej praktyki dotyczące dokonywania potrącenia cen części o określony procent i uzasadnianie powyższego występującymi na rynku rabatami są niczym innym jak dokonywaniem potrąceń amortyzacyjnych, czyli dokonywaniem obniżenia kwoty odszkodowania o określony procent, niezgodnie z treścią art. 361 § 2 KC i art. 363 § 1 KC.*” Konkluzja ta była wynikiem następujących argumentów.

Po pierwsze, z uwagi na brak obiektywnych dowodów na to, że na rynku części motoryzacyjnych i napraw powypadkowych powszechnym zjawiskiem jest występowanie rabatów na części.

Po drugie, zakłady ubezpieczeń w indywidualnych sprawach prowadzonych przez Rzecznika Finansowego, nie przedstawiają również dowodów, które potwierdzałyby, że na rynku występują rabaty na części lub też warsztaty współpracujące z ubezpieczycielami stosują tego rodzaju rabaty przy zakupie części zamiennych lub w naprawie pojazdu i że w końcu są one tak powszechne, iż

<sup>13</sup> [https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/likwidacja\\_OC\\_kom\\_a\\_wytyczne\\_KNF\\_raport\\_2017.pdf](https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/likwidacja_OC_kom_a_wytyczne_KNF_raport_2017.pdf)

poszkodowany korzystając z możliwości wyboru miejsca naprawy pojazdu, mógłby w wybranym warsztacie naprawczym uzyskać taki rabat.

Po trzecie, gdyby uznać, że prawdziwe są tezy o rabatach udzielanych w warsztatach naprawczych współpracujących z danym ubezpieczycielem, to należy wskazać, że poszkodowany ma prawo do wyboru sposobu naprawienia szkody oraz warsztatu, który miałby przeprowadzić naprawę. W związku z powyższym w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego jako miarodajne koszty naprawy pojazdu powinny być brane pod uwagę obiektywne i uśrednione koszty w warsztatach funkcjonujących na rynku, nie zaś koszty w warsztacie wskazanym przez zakład ubezpieczeń. Poszkodowany nie ma bowiem obowiązku dokonywać zakupu części lub przeprowadzać naprawy pojazdu we wskazanym warsztacie naprawczym, a do tego w konsekwencji sprowadza się argumentacja ubezpieczyciela, dowodzącego, że określone części zamienne można zakupić w cenie odpowiednio niższej we wskazanym indywidualnie podmiocie. Poszkodowany ma prawo do tego, aby za ustaloną kwotę odszkodowania móc naprawić pojazd w wybranym warsztacie naprawczym, zaś rabaty nie są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych. Jeżeli w procesie wyceny wysokości szkody przyjmuje się czynniki niewystępujące na rynku lub też występujące sporadycznie, to należy uznać, że nie jest to obiektywna wycena kosztów naprawy pojazdu<sup>14</sup>.

#### 4. Podsumowanie

Zdaniem Rzecznika zaprezentowane powyżej stanowiska judykatury, wskazują na występujące w orzecznictwie rozbieżności w zakresie rozumienia spoczywających na poszkodowanych obowiązkach w zakresie minimalizacji szkody przy szacowaniu kosztów niezbędnych do przeprowadzenia naprawy uszkodzonego samochodu, a tym samym konieczności skorzystania z rabatów czy upustów oferowanych przez zakłady ubezpieczeń.

Bliższe przyjrzenie się orzecznictwu sądów powszechnych, aprobujących stosowanie opisanej praktyki zakładów ubezpieczeń prowadzi do wniosków, że argumentacja zbudowana na poparcie tak prezentowanego stanowiska znajduje swoje źródło w uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17 (OSNC 2018, nr 6, poz. 56), dotyczącej kwestii

<sup>14</sup> Konkluzje Rzecznika spotkały się również z pozytywnym odzewem w orzecznictwie – np. w wyroku SR w Bydgoszczy z 24.02.2021 r., VIII GC 1466/20, LEX nr 3163490.

refundacji z ubezpieczenia OC pojazdów zastępczych. Niektóre sądy powszechne, identycznie jak podnosił to Sąd Najwyższy w przywołanej uchwale, zwracają uwagę, że zgodnie z art. 362 k.c. poszkodowany ma obowiązek minimalizacji wysokości szkody oraz wyrażony w art. 354 § 2 k.c. obowiązek współpracy z ubezpieczycielem. Brak ze strony poszkodowanego zainteresowania się propozycją zakładu ubezpieczeń i skorzystania z przedłożonej oferty przeprowadzenia naprawy uszkodzonego pojazdu w sieci partnerskiej bądź nabycia części zamiennych od dystrybutorów współpracujących z ubezpieczycielem, stanowi zwiększenie rozmiaru szkody. Obowiązek odszkodowawczy zakładu ubezpieczeń winien zatem ulec w tym zakresie odpowiedniemu zmniejszeniu. Powinnością poszkodowanego jako wierzyciela jest bowiem lojalne postępowanie na etapie postępowania likwidacji szkody przez ograniczanie zakresu świadczenia odszkodowawczego ubezpieczyciela. Brak podjęcia takich działań mimo że leżały w zakresie możliwości poszkodowanego, nie może zwiększać odszkodowania należnego od ubezpieczyciela zobowiązanego do naprawienia szkody.

W ocenie Rzecznika Finansowego nie można zgodzić się z powyższymi założeniami sądów. Zauważyć należy, że już sam Sąd Najwyższy w uzasadnieniu przywołanej uchwały zaznaczył wyraźną różnicę pomiędzy odszkodowaniem przysługującym z tytułu poniesionych kosztów pojazdu zastępczego, a tym za szkodę w postaci uszkodzonego pojazdu: *„Trzeba zwrócić uwagę, że w przypadku kosztów naprawy pojazdu służących bezpośrednio wyeliminowaniu już istniejącej szkody majątkowej interes poszkodowanego podlega intensywniejszej ochronie niż w przypadku wydatków na najem pojazdu zastępczego, które nie służą wyrównaniu szkody - utrata możliwości korzystania z rzeczy nie jest szkodą - lecz jedynie wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu (por. uchwała składu siedmiu sędziów z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11). W konsekwencji wymagania dotyczące pokrycia obu kategorii kosztów różnią się. O ile celowość i ekonomiczność wydatków służących bezpośrednio restytucji (naprawie pojazdu) jest kontrolowana co do zasady tylko w wąskich granicach określonych w art. 363 § 1 zd. 2 k.c., o tyle w przypadku kosztów służących wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych - jest samoistną, podstawową przesłanką warunkującą zakwalifikowanie tych wydatków jako szkodę.”* Szkoda w pojeździe ze względu na fakt, iż jest już fizycznie obecna w majątku poszkodowanego<sup>15</sup>, wymaga ścisłej ochrony poszkodowanego.

<sup>15</sup> Por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. akt III CZP 68/01 oraz orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., sygn. akt I CR 151/88.

W przekonaniu Rzecznika, aby zakład ubezpieczeń mógł skutecznie powołać się na naruszenie obowiązku minimalizacji skutków szkody wywodzącego się z normy zawartej w art. 362 k.c. czy naruszenia zasady lojalnego postępowania wierzyciela wobec dłużnika, regulowanej normą art. 354 § 2 k.c., nie jest wystarczającym samo przedłożenie poszkodowanemu rabatów czy ulg wypracowanych z podmiotami profesjonalnie zajmującymi się naprawą uszkodzonych samochodów.

Jak słusznie zauważył Sąd Najwyższy należy wyraźnie odróżnić dochodzenie odszkodowania z tytułu poniesionych kosztów pojazdu zastępczego, od szkody powstałej z tytułu uszkodzonego pojazdu. Konieczne jest bowiem zapewnienie intensywniejszej ochrony z tytułu kosztów naprawy pojazdu służących bezpośredniemu wyeliminowaniu już istniejącej szkody w majątku poszkodowanego, od poniesionych wydatków na najem pojazdu zastępczego, które de facto nie służą wyrównaniu szkody. Intensywniejsza ochrona wynika z przysługującego poszkodowanemu szeregu praw podmiotowych, które powinny być utrzymane i stosowane w rozsądnych granicach ze spoczywającym na nim obowiązkiem minimalizacji skutków szkody czy obowiązku współpracy z ubezpieczycielem.

Zauważyć należy, że najem auta zastępczego nie wymaga szczególnych zabiegów i badania oferty, bowiem istotnym jest tylko by oferta pod względem klasy odpowiadała pojazdowi uszkodzonemu. Dużo zaś bardziej skomplikowanym jest naprawa uszkodzonego auta. Poszkodowany, często nie mający żadnej wiedzy w zakresie techniki samochodowej, musiałby kontaktować się z ubezpieczycielem, potem z dostawcą i ustalać z nimi cenę każdej części zamiennej lub materiałów lakierniczych licząc, że może uzyskać jakiś rabat. W pewnym stopniu nawet poszkodowany musiałby wziąć na własne barki logistykę dostawy, czy nawet odpowiedzialność za prawidłowy dobór, np. materiałów lakierniczych<sup>16</sup>.

Przechodząc do dalszych rozważań nad przedmiotowym zagadnieniem podkreślenia wymaga, iż poszkodowany korzystając z przysługujących mu praw podmiotowych ma prawo wyboru warsztatu, w którym dokona naprawy i zakład ubezpieczeń nie może ograniczać prawa poszkodowanego w tym zakresie. W orzecznictwie Sądu Najwyższego obecne jest bowiem przekonanie, że poszkodowanemu przysługuje możliwość wyboru dowolnej oferty (wyboru warsztatu, w którym dokona naprawy) spośród takich, gdzie stawki usług (naprawy) czy też kosztów zakupu części zamiennych koniecznych do naprawy, nie przekraczają rażąco cen rynkowych.

<sup>16</sup> Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie sygn.. akt XXIII Ga 681/20 z dnia 26 października 2021 r.

Doprecyzowując powyższe, wskazać należy, że Sąd Najwyższy wyznaczając granice odszkodowania posłużył się zwrotem „niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku” (uchwała SN z dnia 13 czerwca 2003 r. III CZP 32/03, OSCN 2004/4/51). Poszkodowany nie ma więc obowiązku poszukiwania sprzedawcy oferującego usługi najtańsze (tak np. wyrok Sądu Najwyższego z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5 poz. 64).

Pozytywnie należy również ocenić prezentowane przez judykaturę stanowisko zgodnie z którym nadmiernie obciążającym wydaje się być oczekiwanie przez zakłady ubezpieczeń aby poszkodowany, który zlecił konkretnemu warsztatowi naprawczemu usługę naprawy pozyskiwał oddzielnie od wskazanego przez zakład ubezpieczeń dostawcy części zamienne. Przyjęta jest bowiem na rynku napraw samochodów praktyka kompleksowego wykonywania wszystkich tych czynności przez zakład naprawczy, bez konieczności obarczania nimi klienta.

Zauważyć zatem należy, że aby zakład ubezpieczeń mógł skutecznie powołać się na naruszenie obowiązku minimalizacji skutków szkody, powinien wpierw wykazać, że zastosowane przez (wybrany przez poszkodowanego) warsztat niezależny stawki odbiegają od tych przyjętych na rynku lokalnym, bądź też, że ceny części czy materiałów zostały zawyżone względem ich cen rynkowych. Zatem istnieje konieczność wykazania świadomości lub niedbalstwa poszkodowanego przy skorzystaniu z usług podmiotu stosującego stawki wygórowane (i to rażąco) w stosunku do występujących na lokalnym rynku (czy też przy zakupie części po cenach skrajnie odbiegających od tych przeciętnych). W kontekście spoczywających na poszkodowanych obowiązkach zauważyć należy, że nie można odmówić właścicielowi pojazdu prawa do swobodnego dysponowania nim, w tym w szczególności przeprowadzenia takich działań, które w przekonaniu klienta gwarantują mu możliwie najstaranniejsze odtworzenie stanu samochodu sprzed szkody. W zakresie wyboru warsztatu za istotny należy uznać aspekt zaufania pomiędzy stronami takiej transakcji (wskazywany zresztą w orzecznictwie sądów powszechnych<sup>17</sup>).

Podkreślenia w odczuciu Rzecznika wymaga także fakt, że skoro szkodą nie jest poniesiony przez poszkodowanego wydatek na naprawę pojazdu, lecz szacunkowa (hipotetyczna) wysokość tych

---

<sup>17</sup> Poza przywoływanym we wcześniejszej części niniejszego wniosku wyrokiem Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 13 maja 2021 r. (sygnatura akt VIII Ga 49/21), można wskazać jak przykład wyrok SO w Łodzi z 7.07.2021 r. (sygnatura akt III Ca 1386/20).

wydatków (żadne przepisy prawa nie nakładają na poszkodowanego obowiązku naprawienia uszkodzonego pojazdu, bowiem szkoda w majątku powstaje w chwili wypadku komunikacyjnego i podlega naprawieniu na podstawie art. 436 k.c. oraz według zasad art. 363 k.c.<sup>18</sup>), to bardzo istotne jest, aby ocena wysokości tych hipotetycznych kosztów była przeprowadzona w sposób możliwie obiektywny i uzasadniony realiami rynkowymi.

Jak wynika z przeprowadzonych przez Rzecznika Finansowego obserwacji rynku ubezpieczeń OC komunikacyjnych, dość często spotykaną jest sytuacja, że ceny dostępne za pośrednictwem zakładu ubezpieczeń są znacząco niższe od tych, jakimi w zwykłym obrocie rynkowym posługują się warsztaty naprawcze. Powyższe jest tylko potęgowane przez dodatkowe obniżenie kosztu naprawy o hipotetyczne ulgi i rabaty dostępne w ramach współpracy zakładu ubezpieczeń z konkretnymi podmiotami. Ponadto niejednokrotnie okazuje się, że przy finalnym rozrachunku przyznane rabaty nie są realne do osiągnięcia (w odniesieniu do założeń pierwotnego kosztorysu).

Co więcej zauważyć należy, że niejednokrotnie „promocyjne” ceny, jakie są stosowane w kosztorysie ofertowym ubezpieczyciela, ustalającym tzw. kwotę bezsporną odszkodowania przysługującego z tytułu uszkodzenia pojazdu, odbiegają od tych dostępnych dla klientów detalicznych, gdy zgłaszają się oni do tych samych podmiotów. Zatem jak się wydaje nie tylko rabaty, ale w ogóle ceny dostępne w ramach tzw. likwidacji bezgotówkowej niejednokrotnie nie są osiągalne do pozyskania dla poszkodowanego w żaden inny sposób, jak za pośrednictwem ubezpieczyciela. Zaś w procesie wyceny wysokości szkody powinno się przyjmować czynniki występujące na rynku a nie takie które na nim nie występują w ogóle czy też występują jedynie sporadycznie. Powyższe skutkuje tym, że za uzyskane odszkodowanie wyliczone w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy, poszkodowany nie będzie dysponował wystarczając kwotą, aby przeprowadzić naprawę w warsztacie naprawczym działającym w zwykłym obrocie rynkowym (przykładowo do którego ma zaufanie). Powyższe skutkować będzie tym, że ustalone i wypłacone odszkodowanie nie będzie kompensować szkody powstałej w majątku poszkodowanego.

---

<sup>18</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410.; por. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. akt III CZP 68/01 oraz orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., sygn. akt I CR 151/88)

Z tego powodu w ocenie Rzecznika nie można uznać, że rabaty są elementami powszechnie obowiązujących cen na rynku części zamiennych i oryginalnych czy usług lakierniczych. W związku z powyższym w przypadku podjęcia decyzji o wyborze sposobu naprawienia szkody poprzez wypłatę kwoty odszkodowania na rachunek poszkodowanego jako miarodajne koszty naprawy pojazdu powinny być brane pod uwagę obiektywne koszty naprawy na rynku, nie zaś sztucznie zaniżone koszty, proponowane przez podmiot wskazany przez zakład ubezpieczeń.

W ocenie Rzecznika brak jest również podstawy do ograniczenia prawa wyboru poszkodowanego w oparciu o wynikający z art. 354 § 2 k.c. obowiązek współpracy. Współpraca wierzyciela z dłużnikiem, o której mowa w art. 354 § 2 k.c., w odniesieniu do ubezpieczeniowego stosunku odszkodowawczego, nie może być interpretowana jako nakaz całkowitego poddania się woli dłużnika w sposobie i jakości spełnianego świadczenia, czy też wręcz przystania na to, że dłużnik wykona swoje zobowiązanie w sposób nienależyty. Warto mieć na uwadze, że współpraca ta, zgodnie z art. 354 § 1 i 2 k.c. limitowana jest dokładnie tymi samymi kryteriami, co obowiązek spełnienia zobowiązania, a więc kryterium treści zobowiązania, jego celu społeczno-gospodarczego, zasad współżycia społecznego oraz ustalonych zwyczajów, jeżeli takowe istnieją. Współpraca stron w wykonaniu zobowiązania z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, nie może więc godzić przede wszystkim w jego treść i cel, jakim jest pełne naprawienie szkody. Przekładając to na obowiązki wierzyciela, w tym również ten związany z zapobieganiem zwiększenia szkody, należy stwierdzić, że powinny one sprowadzać się do obowiązków natury organizacyjnej, a zatem polegać na udostępnieniu pojazdu w celu ustalenia zakresu uszkodzeń, uzgodnieniu spraw podstawowych, takich jak - w przypadku szkody w pojeździe - przesądzenie sposobu przywrócenia stanu sprzed wypadku (czy ekonomicznie uzasadniona jest naprawa samochodu) oraz stwierdzenie, czy zasadnicze podzespoły samochodu (np. silnik lub karoseria) będą podlegały wymianie, czy tylko naprawie. Nie można natomiast uznać, że oznaczają one nakaz dla poszkodowanych skorzystania z tańszej oferty ubezpieczyciela. Nie można bowiem pomijać okoliczności, że zarówno wynikający z art. 16 ust. 1 pkt 2 u.u.o. obowiązek zapobieżenia zwiększeniu szkody (przy czym odnotowania wymaga, że obowiązek ten powinien być realizowany w miarę możliwości), jak i skorelowane z nim uprawnienie do obniżenia odszkodowania wypływające z art. 362 k.c., czy też art. 17 u.u.o., dotyczą jedynie sytuacji, gdy na skutek działania lub zaniechania poszkodowanego dojdzie do zwiększenia się szkody w stosunku do stanu wyjściowego. Żaden z tych przepisów nie obejmuje natomiast swoją dyspozycją nakazu zmniejszenia szkody w stosunku do stanu pierwotnego, a do tego w istocie

sprowadzałoby się oczekiwanie, aby poszkodowany zaspokoił się odszkodowaniem ustalonym nie w oparciu o kryteria odnoszące się do ogólnodostępnych stawek rynkowych, a w oparciu o stawki wynikające z relacji biznesowych między dwoma podmiotami gospodarczymi, w których w żaden sposób nie uczestniczy i na które nie ma wpływu.

Zauważyć należy, że praktyka sprowadzająca się do ograniczania wysokości odszkodowania za szkodę częściową o ulgi czy rabaty dostępne w ramach sieci partnerskich niejako wymusza na uprawnionych wybór bezgotówkowej naprawy pojazdu – korzystając z oferty ubezpieczyciela poszkodowany niweluje ryzyko konieczności suplementowania naprawy własnymi środkami, jak również zwiększa szanse na szybkie i bezproblemowe zakończenie procesu likwidacji szkody. Dla przeciętnego poszkodowanego konieczność szybkiego „odzyskania” pojazdu (tj. jak najszybszej jego naprawy i zamknięcia procesu likwidacji szkody przez ubezpieczyciela) oraz niejednokrotnie brak finansowej możliwości uczestniczenia swoim majątkiem w naprawie są czynnikami, które nie pozwalają mu na realny wybór innego warsztatu w sytuacji braku akceptacji kosztorysu niezależnego warsztatu przez ubezpieczyciela.

Tymczasem stwierdzić należy, że skorzystanie z możliwości naprawy pojazdu w zakładzie naprawczym wskazanym przez ubezpieczyciela lub wręcz możliwości powierzenia ubezpieczycielowi organizacji naprawy, powinno być traktowane wyłącznie w charakterze dodatkowej opcji w likwidacji szkody, nie zaś determinować sposobu jej naprawienia. Ten bowiem został określony w bezwzględnie obowiązujących w tym zakresie przepisach prawa.

Co więcej wskazać należy, że przyjęcie możliwości ograniczania kwoty odszkodowania o rabaty jakie potencjalnie ma możliwość pozyskać konkretny ubezpieczyciel, różnicowałoby pozycję poszkodowanego w zależności od tego do kogo zwróci się z roszczeniem odszkodowawczym. Po pierwsze, przyjęcie koncepcji prezentowanej przez zakłady ubezpieczeń prowadziłyby do uzależnienia wysokości odszkodowania od pozycji rynkowej ubezpieczyciela. Przykładowo większy ubezpieczyciel byłby w stanie wynegocjować z warsztatami niższe stawki i płaciłby z tego tytułu niższe odszkodowanie, a za to mniejsi ubezpieczyciele płaciliby wyższe odszkodowania za identyczne wypadki ubezpieczeniowe<sup>19</sup>. Po drugie przypomnienia wymaga, że poszkodowanemu przysługują dwa roszczenia o zapłatę (naprawienie doznanej przez niego szkody majątkowej) wobec

<sup>19</sup> Wyrok Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie z dnia 12 stycznia 2021 r., sygn. akt XV GC 2324/19, Legalis 2670626)



dwóch różnych podmiotów i to od jego decyzji będzie zależeć do którego z dłużników się zwróci o zaspokojenie<sup>20</sup>. Z jednej strony roszczenie to przysługuje poszkodowanemu w stosunku do ubezpieczyciela ze względu na jego odpowiedzialność wynikającą z zawartej ze sprawcą wypadku umowy ubezpieczenia. Oczywiście sprawca nie ma możliwości, żeby zaproponować poszkodowanemu naprawę w sieci naprawczej z uwzględnieniem rabatów na części zamienne, a jedynie przy stawkach obowiązujących w zwykłym obrocie rynkowym. Takie różnicowanie stałoby niewątpliwie w sprzeczności z istotą odpowiedzialności ubezpieczyciela<sup>21</sup>. Cechą charakterystyczną ubezpieczeń OC jest akcesoryjny charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela. Akcesoryjność ta polega na tym, że ubezpieczyciel odpowiada co do zasady tylko wtedy i tylko w takim zakresie, w jakim odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczony sprawca. Dlatego też nie może wystąpić sytuacja, w której o wysokości szkody stanowi okoliczność kto tę szkodę pokrywa.

## 5. WNIOSKI

Podsumowując powyższe, pojawiający się w orzecznictwie pogląd przemawiający za uwzględnieniem kryterium „rabatów” na części i materiały, nie wytrzymuje krytyki z punktu widzenia argumentacji zawartej w niniejszym wniosku. Nie ulega przy tym wątpliwości, że opisywana praktyka ubezpieczycieli to w rzeczywistości sytuacja, w której jeden uczestnik rynku przekazuje drugiemu, że płaci mu mniej, bo rabatu może mu udzielić mu trzeci uczestnik rynku. W ocenie Rzecznika zgodzić się należy, z pojawiająca się również w orzecznictwie oceną, że jest to operacja stworzona przez ubezpieczycieli jedynie w celu ograniczenia swoich kosztów i np. w przypadku materiałów lakierniczych niewykonalna z uwagi na niemożliwość odgórnego określenia ilości np. szpachli, papieru, taśm, pigmentów, a także różnorodność technologii (mieszalników) występujących na rynku<sup>22</sup>.

W ocenie Rzecznika Finansowego nie można również zaakceptować stanowiska wyrażanego przez część doktryny, kwestionującego przysługujące poszkodowanemu uprawnienie dochodzenia od ubezpieczyciela hipotetycznych kosztów naprawy bez żadnego ich powiązania z przeprowadzeniem (w przyszłości) tej naprawy (tzw. metoda kosztorysowa). Skoro bowiem szkodą jest różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym

<sup>20</sup> Tak np. wyrok Sądu Najwyższego z 30 maja 2014 r., III CSK 224/13; wyrok z 19 października 2011 r., II CSK 86/11; wyrok z 14 sierpnia 1997 r., II CKU 78/97).

<sup>21</sup> Wynika to również z art. 19 u.u.o.

<sup>22</sup> Wyrok SO w Sieradzu z 10.02.2022 r., I Ca 610/21, LEX nr 3322457.

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 ubezpieczyciela (tak. m. in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r. III CZP 150/06).

Rzecznik podtrzymuje zatem swoje stanowisko, zajęte jeszcze w 2017 r. w (przywoływanych już) „*Wytycznych Nadzorczych w sprawie Likwidacji Szkód Komunikacyjnych a Praktyki Zakładów Ubezpieczeń*”, zgodnie z którym nie można zaakceptować zjawiska tzw. amortyzacji rabatowej, bowiem jest to praktyka nie znajdująca zarówno uzasadnienia w cenach rynkowych, jak również pozostająca w sprzeczności z ukształtowanymi zasadami likwidacji szkód metodą kosztorysową. Omawiane zabiegi zakładów ubezpieczeń stanowią część szerszej praktyki ubezpieczycieli, sprowadzającej się (w uproszczeniu) do ignorowania przez te ostatnie prezentowanych przez poszkodowanych dowodów na wysokość tzw. hipotetycznych kosztów naprawy, bez przeprowadzenia ich odpowiedniej merytorycznej oceny, a z powołaniem się jedynie na ceny pochodzące z kosztorysów z warsztatów sieci partnerskiej.

Podkreślenia wymaga, że działania ubezpieczycieli są nie tylko sprzeczne z przywoływanym w niniejszej analizie wieloletnim orzecznictwem Sądu Najwyższego, ale przede wszystkim godzą w interesy poszkodowanych, pozbawiając ich pełnego odszkodowania. Zauważyć ponadto należy, że w wyniku opisywanej praktyki paradoksalnie działalność sieci naprawczych (mającą w teorii służyć wygodzie poszkodowanych) pośrednio skutkuje nieproporcjonalnym obciążeniem obowiązkami związanymi z likwidacją szkody poszkodowanych. Klienci muszą bowiem podejmować różnego typu dodatkowe działania w celu uzyskania pełnej kwoty odszkodowania. Obecnie nie jest zjawiskiem rzadkim konieczność zaangażowania środków finansowych samych poszkodowanych w takich sytuacjach, chociażby ze względu na fakt, że w praktyce ubezpieczyciele dość często decydują się na dopłatę odszkodowania na etapie polubownym jedynie po otrzymaniu rachunków czy faktur za naprawę.

Zmiana podejścia zakładów ubezpieczeń do wartości przedstawianych im hipotetycznych kosztów naprawy urealniałaby możliwość tzw. bezgotówkowej naprawy szkody w sytuacji, gdy

Str. 34

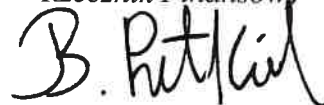
poszkodowani decydują się na naprawę w warsztacie niezależnym. Odrzucenie możliwości rewidowania kosztorysów warsztatów działających na rynku lokalnym (przedstawianych przez poszkodowanych) do wysokości cen za usługi czy o rabaty czy ulgi oferowanych przez warsztaty w ramach ich indywidualnej współpracy z konkretnym ubezpieczycielem, pozytywnie wpłynie na dalszą legitymizację przysługujących poszkodowanym praw podmiotowych w zakresie uzyskania od ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC p.p.m. odszkodowania w kwocie odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy pojazdu, tym samym wzmacniając długoletnią linię orzeczniczą w tym przedmiocie.

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 wynikająca z art. 2 Konstytucji RP.

Z powyższych względów wnoszę jak w *petitum*.

*Łączę wyrazy szacunku*

*Rzecznik Finansowy*



*dr Bohdan Pretkiel*

