



**Rzecznik
Finansowy**

www.rf.gov.pl

Samochód w leasingu, a ubezpieczenia – zagadnienia praktyczne



Warszawa, luty 2025 r.

Spis treści

Wstęp.....	3
I. Ubezpieczenie samochodu stanowiącego przedmiot umowy leasingu.....	5
1. Uwagi ogólne.....	5
2. Problem tzw. podwójnego ubezpieczenia samochodu w leasingu	6
3. Wykup pojazdu z leasingu – co dalej z ubezpieczeniem.....	8
a) Ubezpieczenie OC p.p.m.....	8
b) Ubezpieczenie autocasco	14
II. Zagadnienia związane z rozliczaniem szkód komunikacyjnych OC w pojazdach leasingowanych.....	15
1) Kwestie dot. podatku VAT	15
a) Szkoda częściowa (naprawa pojazdu)	15
b) Szkoda całkowita	21
2) Utrata wartości handlowej pojazdu	22
3) Proces likwidacji szkody w przypadku leasingowanego pojazdu.....	24



Wstęp

Jak wskazują realia rynku, leasing samochodu nadal pozostaje jedną z najbardziej popularnych form finansowania i korzystania z pojazdów, zwłaszcza przez osoby prowadzące działalność gospodarczą. Niemniej warto pamiętać, że z leasingu mogą także skorzystać klienci indywidualni, którzy nie prowadzą działalności gospodarczej (w ramach leasingu konsumentskiego).

Umowa leasingu została uregulowana przepisami ustawy Kodeks cywilny¹ (art. 709¹ – 709¹⁸). Zgodnie z kodeksową regulacją zawartą w art. 709¹ - Przez umowę leasingu finansujący zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, nabyć rzecz od oznaczonego zbywcy na warunkach określonych w tej umowie i oddać tę rzecz korzystającemu do używania albo używania i pobierania pożytków przez czas oznaczony, a korzystający zobowiązuje się zapłacić finansującemu w uzgodnionych ratach wynagrodzenie pieniężne, równe co najmniej cenie lub wynagrodzeniu z tytułu nabycia rzeczy przez finansującego.

Jak wynika z treści przywołanego przepisu, umowa leasingu polega zatem w skrócie na tym, że finansujący (firma leasingowa) przekazuje samochód do użytkowania korzystającemu (leasingobiorcy), na określony w umowie czas, zaś korzystający płaci z tego tytułu ustalone w umowie stałe (miesięczne) opłaty, tzw. raty leasingowe za możliwość użytkowania pojazdu. W tym miejscu warto także wspomnieć, że umowa leasingu jest zawierana przez strony na ustalony umową okres czasu, po którym – w zależności od wybranej przez leasingobiorcę opcji (uzgodnionych warunków umowy) – może on po zakończeniu trwania umowy, wykupić auto z leasingu i tym samym stać się jego właścicielem, albo zwrócić go firmie leasingowej.

Przenosząc zagadnienie dot. umowy leasingu na grunt praktyczny, należy wskazać, że umowa leasingu może nieść za sobą szereg korzyści dla osób/podmiotów, które zamierzają skorzystać z takiej formy finansowania samochodu. Przede wszystkim należy wskazać, że decydując się na zawarcie umowy leasingu, przyszły korzystający nie musi od razu angażować znacznych (własnych) środków finansowych, aby móc korzystać np. z nowego samochodu, który

¹ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 Kodeks cywilny (t. j. Dz. U z 2023 r., poz. 1601),

będzie wykorzystywany w prowadzonej przez niego działalności gospodarczej. Po wtóre, jak dowodzi praktyka rynku, zawarcie umowy leasingu, której przedmiotem będzie samochód, wiąże się zazwyczaj z mniejszą ilością formalności, niż ubieganie się o klasyczny kredyt bankowy w celu sfinansowania zakupu pojazdu. Warto pamiętać, że firmy leasingowe – w odniesieniu do swoich stałych klientów – przy zawieraniu kolejnych umów leasingowych, potrafią stosować znaczne uproszczenia, rezygnując np. na etapie negocjacji warunków umowy z konieczności przedstawienia przez klienta obszernej dokumentacji finansowej na rzecz złożenia oświadczenia majątkowego. Kolejną istotną kwestią, w odniesieniu do leasingobiorców prowadzących działalność gospodarczą jest możliwość wliczenia rat leasingowych w koszt uzyskania przychodu bądź możliwość odliczenia od wspomnianych rat podatku VAT, co w takim wypadku stanowi niewątpliwie wymierną korzyść podatkową dla leasingobiorcy. Należy również wspomnieć o tym, że leasing nie obniża zdolności kredytowej osoby/podmiotu, który korzysta z takiej formy finansowania.

W podsumowaniu powyższego należy ponadto wspomnieć, że jakkolwiek umowa leasingu może nieść szereg korzyści dla leasingobiorcy, to jednak należy pamiętać o tym, że właścicielem leasingowanego pojazdu – przez cały okres trwania umowy leasingu – pozostaje firma leasingowa. W praktyce ma to bezpośrednie przełożenie zarówno na kwestie związane z ubezpieczeniem przedmiotu leasingu, jak i zagadnienia związane z ew. likwidacją szkód komunikacyjnych w pojazdach, stanowiących przedmiot umowy leasingu, o czym szerzej, będzie mowa w dalszej części opracowania.

Od leasingu należy odróżnić umowę najmu długoterminowego pojazdu, która coraz częściej występuje w obrocie. W przypadku najmu długoterminowego kwota wynagrodzenia wynajmującego nie musi być równa lub wyższa od wartości pojazdu. Z tego względu raty w umowie najmu długoterminowego często są niższe od rat leasingowych. W umowie leasingu finansujący zobowiązuje się zakupić pojazd, zaś w przypadku umowy najmu wynajmujący zwykle jest już jego właścicielem w chwili zawarcia umowy.

I. Ubezpieczenie samochodu stanowiącego przedmiot umowy leasingu

1. Uwagi ogólne

Z uwagi na fakt, że – przez cały okres trwania umowy leasingu – leasingowany pojazd pozostaje własnością firmy leasingowej, a leasingobiorca jest jedynie jego użytkownikiem, to decydujący głos w sprawie ubezpieczenia takiego pojazdu należeć będzie do leasingodawcy. Co to oznacza w praktyce dla korzystającego (leasingobiorcy)? Przede wszystkim należy pamiętać, że zarówno o zakresie ubezpieczenia pojazdu, a więc czy ma to być np. samo ubezpieczenie OC czy tzw. pakiet komunikacyjny (OC + AC + ew. inne ryzyka dobrowolne, takie jak np. assistance czy auto szyby), jak i o wyborze konkretnego zakładu ubezpieczeń, w którym ma zostać wykupiona polisa – będzie, co do zasady, decydować leasingodawca (szczegółowe wymagania w tym zakresie może określać umowa leasingu). Innymi słowy, jakkolwiek co do zasady leasingobiorca może samodzielnie ubezpieczyć przedmiot leasingu, to jednak należy pamiętać, że bez uprzedniej zgody uzyskanej od leasingodawcy, korzystający nie może np. samodzielnie ubezpieczyć leasingowanego pojazdu w wybranym przez siebie towarzystwie ubezpieczeń i w ograniczonym zakresie ochrony, którego nie akceptuje leasingodawca o ile nie chce się narażać na konsekwencje, np. w postaci konieczności opłacenia podwójnego ubezpieczenia użytkowanego w ramach leasingu pojazdu. Przy czym, co warto zaznaczyć, takie działania ze strony leasingodawcy, o czym będzie mowa szerzej w dalszej części tekstu, mogą bowiem narażać leasingobiorcę na poważne problemy, nie tylko natury finansowej.

W kontekście powyższego należy wskazać, że w praktyce, większość firm leasingowych wymaga zazwyczaj – zwłaszcza w przypadku nowych i droższych pojazdów – aby pojazd został ubezpieczony w pełnym zakresie, czyli także w ramach ryzyka AC w wyższym wariantcie. Przy czym, niejednokrotnie firmy leasingowe wymagają także, aby np. ubezpieczenie autocasco zostało zawarte z tzw. opcją stałej wartości pojazdu. Na marginesie warto tutaj wspomnieć, że przedmiotem leasingu mogą być nie tylko nowe samochody, lecz także auta używane, pod warunkiem jednak, że taki używany pojazd spełnia określone kryteria (np. pochodzi z polskiej sieci dealerskiej, a jego wiek nie przekracza, w przypadku oczekiwań większości firm leasingowych

- max. 6 lat), wymagane przez leasingodawcę do tego, aby mógł zostać objęty finansowaniem w ramach umowy leasingu.

Należy także pamiętać o tym, że pomimo, iż leasingobiorca nie jest właścicielem leasingowanego pojazdu, to i tak w praktyce, za ubezpieczenia takiego pojazdu zawsze płaci korzystający i to niezależnie od tego, kto ubezpieczył samochód stanowiący przedmiot umowy leasingu. Wprawdzie w przepisach Kodeksu cywilnego dotyczących umowy leasingu nie określono, która ze stron umowy ponosi koszt związany z ubezpieczeniem przedmiotu leasingu, to jednak jak wskazuje praktyka wypracowana przez rynek, składkę za ubezpieczenie finansuje korzystający (leasingobiorca). Przy czym, jeżeli to leasingobiorca zawarł samodzielnie ubezpieczenie, uzyskawszy zgodę leasingu na ubezpieczenie pojazdu w ramach tzw. polisy własnej (zewnętrznej), to wówczas składka za zawartą polisę jest opłacana przez leasingobiorcę bezpośrednio do wybranego zakładu ubezpieczeń. Natomiast jeżeli ubezpieczenie pojazdu zawarł **sam leasingodawca, to wówczas po opłaceniu składki** przez leasingodawcę, refakturuje on następnie ten koszt na leasingobiorcę. Reasumując, niezależnie zatem od tego, kto ubezpiecza pojazd, koszt opłacenia składki za polisę leasingowanego samochodu w ostatecznym rozrachunku spoczywać będzie i tak na korzystającym.

2. Problem tzw. podwójnego ubezpieczenia samochodu w leasingu

Jak już wspomniano wcześniej, pojazd stanowiący przedmiot umowy leasingu musi zostać objęty ochroną ubezpieczeniową w wymaganym przez leasingodawcę (będącego właścicielem pojazdu) zakresie i w akceptowanym przez leasingodawcę towarzystwie ubezpieczeniowym. Należy przy tym zaznaczyć, że firmy leasingowe w stosowanych przez siebie wzorcach Ogólnych Warunków Umowy Leasingu (OWUL), zawierają zazwyczaj szczegółowe postanowienia określające, iż ubezpieczenie pojazdu "we własnym zakresie" przez leasingobiorcę w ramach tzw. polisy zewnętrznej, będzie możliwe jedynie po spełnieniu warunków określonych w treści OWUL.

Jak wynika z analizowanych przez Rzecznika przypadków, w treści OWUL pojawiają się najczęściej zapisy nakładające na leasingobiorcę obowiązek uprzedniego uzyskania zgody firmy leasingowej na ubezpieczenie pojazdu „we własnym zakresie”, a następnie dostarczenia przez

leasingobiorcę bezpośrednio do leasingodawcy nowej polisy w określonym w warunkach umowy terminie oraz dodatkowo przesłanie potwierdzenia opłacenia składki za polisę. Przy czym, w takim wypadku leasingodawca wymaga zazwyczaj, aby składka za polisę została opłacona jednorazowo w całości (bez możliwości rozbicia składki na raty). W przypadku niedopełnienia przez leasingobiorcę, któregoś z powyższych warunków, leasingodawca - zgodnie z postanowieniami OWUL – zabezpiecza się zazwyczaj w ten sposób, że jest uprawniony do ubezpieczenia pojazdu (stanowiącego przedmiot umowy leasingu) w celu zapewnienia ciągłości ubezpieczenia - w wybranym przez siebie (leasingodawcę) zakładzie ubezpieczeń. Przy czym w takiej sytuacji formalnie bez znaczenia pozostaje np. okoliczność, że umowa ubezpieczenia, jaką zawarł leasingobiorca „we własnym zakresie”, mogła być np. bardziej korzystna finansowo czy mieć szerszy zakres ochrony, aniżeli umowa ubezpieczenia zawarta przez firmę leasingową. W sytuacji bowiem, gdy doszło do jednoczesnego ubezpieczenia przedmiotu leasingu przez obie strony umowy – to w takim przypadku, zazwyczaj zgodnie z warunkami umowy leasingu – to umowa ubezpieczenia zawarta przez leasingodawcę „pozostaje w mocy”.

Mając powyższe na względzie, należy dodać, iż – w przypadku pojazdów leasingowanych – to na leasingobiorcy takiego pojazdu, ciąży zatem także bezwzględny obowiązek poinformowania firmy leasingowej o zawartej „we własnym zakresie” polisie i przekazanie w określonym w treści OWUL terminie dokumentu ubezpieczenia pojazdu do leasingodawcy, celem jego akceptacji. Próba przerzucenia takiego obowiązku przez leasingobiorcę np. na zakład ubezpieczeń, a następnie podnoszenie argumentacji – w sporze z firmą leasingową – że to ubezpieczyciel nie przekazał w terminie wymaganej dokumentacji polisowej, nie przyniesie żadnego, korzystnego dla leasingobiorcy efektu, albowiem trzeba pamiętać, że obowiązujące przepisy nie nakładają na zakłady ubezpieczeń takiego obowiązku. Zakład ubezpieczeń ma generalnie obowiązek potwierdzić zawarcie umowy ubezpieczenia jedynie wobec tego, z kim ją zawarł tj. wobec ubezpieczającego, którym w omawianym przypadku względem „polisy zawartej we własnym zakresie” jest wyłącznie leasingobiorca.

W kontekście niniejszych rozważań, należy także wskazać, że zakład ubezpieczeń może przedstawić różne (cenowo) oferty ubezpieczenia nawet odnośnie tego samego przedmiotu ubezpieczenia i zbliżonego zakresu ochrony ubezpieczeniowej. Przepisy ustawy o działalności

ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej², które określają warunki wykonywania przez zakłady ubezpieczeń działalności w zakresie ubezpieczeń majątkowych, nie wprowadzają bowiem w tym względzie żadnych ograniczeń. W praktyce oznacza to, że leasingobiorca może np. wynegocjować samodzielnie jako klient indywidualny korzystniejszą cenowo ofertę ubezpieczenia pojazdu stanowiącego przedmiot umowy leasingu, podczas gdy oferta przedstawiona dla firmy leasingowej może zawierać inne skalkulowanie składki, wynikające chociażby z tego, że przy tzw. pakiecie leasingodawcy brana jest zazwyczaj po uwagę globalna szkodowość podmiotu. W tym drugim przypadku składka na polisie zgodna jest zatem z aktualnie obowiązującymi taryfami na „pakiecie leasingowym” u danego ubezpieczyciela.

Reasumując, w sytuacji, gdy leasingobiorca nie jest zatem zainteresowany polisą „w pakiecie leasingodawcy”, gdyż ma np. możliwość uzyskania na rynku korzystniejszej cenowo oferty ubezpieczenia, to w takim wypadku, w terminie wskazanym w OWUL powinien zawnieść do leasingodawcy o zgodę na polisę zewnętrzną, a następnie w terminie określonymi w OWUL dostarczyć leasingodawcy zawartą przez siebie polisę wraz z potwierdzeniem opłacenia składki.

3. Wykup pojazdu z leasingu – co dalej z ubezpieczeniem

a) Ubezpieczenie OC p.p.m.

- **kwestia automatycznego wznowienia umowy ubezpieczenia**

Z analizowanych przez Rzecznika Finansowego przypadków (dot. spraw, które wpływały do Biura Rzecznika przed 2020 r.) wynikało, że w sytuacji, gdy w trakcie trwania umowy ubezpieczenia komunikacyjnego OC, dochodziło do wykupu pojazdu z leasingu, którego ubezpieczającym był leasingobiorca – w większości przypadków zakłady ubezpieczeń uznawały, że w takim wypadku nie dochodzi do - wskazanego w treści art. 31 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (dalej także „ustawa”)³, przeniesienia praw i obowiązków wynikających

² ustawa z dnia 11.09.2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 656),

³ Ustawa z dnia 22 maja 2023 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 2500), zwana dalej „ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych”.

z umowy ubezpieczenia OC, a co za tym idzie, jeżeli umowa ubezpieczenia nie zostanie formalnie wypowiedziana w trybie art. 28 ust. 1 ustawy, to dochodzi do automatycznego wznowienia ubezpieczenia OC p.p.m. na kolejne 12 miesięcy.

Pojawia się zatem pytanie, czy takie stanowisko, prezentowane przez towarzystwa ubezpieczeniowe było prawidłowe. Omawiając to zagadnienie, należy wskazać na przepisy zawarte w art. 31 ust. 1 i 4 omawianej ustawy. Pierwszy z nich stanowi, że w razie przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu mechanicznego, którego posiadacz zawarł umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, na posiadacza pojazdu, na którego przeszło lub zostało przeniesione prawo własności, przechodzą prawa i obowiązki poprzedniego posiadacza wynikające z tej umowy. Umowa ubezpieczenia OC ulega rozwiązaniu z upływem okresu, na który została zawarta, chyba że posiadacz, na którego przeszło lub zostało przeniesione prawo własności, wypowie ją na piśmie. W przypadku wypowiedzenia umowy ubezpieczenia OC ulega ona rozwiązaniu z dniem jej wypowiedzenia. Przepisów art. 28 nie stosuje się. Art. 31 ust. 4 ustawy przewiduje zaś, iż w razie zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przez posiadacza pojazdu mechanicznego niebędącego właścicielem tego pojazdu, prawa i obowiązki tego posiadacza, wynikające z zawartej umowy ubezpieczenia, przechodzą na właściciela pojazdu mechanicznego z chwilą, gdy posiadacz utracił posiadanie tego pojazdu na rzecz właściciela. Umowa ubezpieczenia ulega rozwiązaniu z upływem okresu, na który została zawarta, chyba że właściciel pojazdu mechanicznego wypowie ją na piśmie. W przypadku wypowiedzenia umowy ubezpieczenia OC ulega ona rozwiązaniu z dniem jej wypowiedzenia. Przepisów art. 28 nie stosuje się.

Brak jednoznacznego uregulowania omawianej kwestii, co w praktyce prowadziło do istotnych rozbieżności interpretacyjnych, a także brak jednolitego stanowiska prezentowanego w tym przedmiocie w literaturze⁴, wymusiły niejako na KNF (jako organie sprawującym nadzór nad sektorem ubezpieczeniowym) pochylenie się nad tym, niezwykle ważnym z punktu

⁴ Zob. np. A. Dąbrowska, „Co dalej z umową ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych po sprzedaży pojazdu będącego przedmiotem umowy leasingu?”, Monitor Ubezpieczeniowy nr 63/2015,

widzenia leasingobiorców, zagadnieniem. W październiku i listopadzie 2020 r. Komisja Nadzoru Finansowego (dalej KNF) wydała zalecenia - na podstawie art. 361 ust. 1 pkt 1 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej - dla zakładów ubezpieczeń, które nie respektowały uprawnień nowego właściciela pojazdu do wypowiedzenia umowy ubezpieczenia OC p.p.m. - wynikającego z art. 31 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w przypadku, gdy w toku umowy ubezpieczenia OC p.p.m. doszło do przeniesienia lub przejścia prawa własności pojazdu, przy czym nabywca był jednocześnie ubezpieczającym, który pierwotnie zawarł wypowiedzaną umowę⁵.

Typowym przykładem przywołanej powyżej sytuacji, jak wskazał organ nadzoru, jest właśnie nabycie pojazdu przez leasingobiorcę po wygaśnięciu umowy leasingu, jeżeli w trakcie trwania stosunku leasingu dany pojazd był ubezpieczony w ramach umowy ubezpieczenia OC p.p.m. zawartej przez tego leasingobiorcę. Wspomniane zalecenia miały swoje źródło właśnie w sygnałach przekazywanych przez byłych leasingobiorców, którzy ze strony zakładów ubezpieczeń spotkali się z odmową uznania skuteczności wypowiedzeń złożonych w trybie art. 31 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w odniesieniu do umów ubezpieczenia OC p.p.m., zawartych przez nich jako ubezpieczających jeszcze w czasie trwania umowy leasingu.

Zdaniem KNF, brzmienie art. 31 ust. 1 ustawy nie daje podstaw do interpretacji, że wyłączone jest stosowanie tego przepisu w sytuacji, gdy przejściu lub przeniesieniu prawa własności pojazdu nie będzie towarzyszyło przejście praw z umowy ubezpieczenia OC p.p.m. Jedyną przesłanką stosowania art. 31 ust. 1 ustawy jest bowiem przejście lub przeniesienie prawa własności pojazdu ubezpieczonego w ramach umowy ubezpieczenia OC p.p.m. Wstąpienie nabywcy w prawa ubezpieczającego, nie jest już elementem hipotezy normy zawartej w art. 31 ust. 1 ustawy, lecz jednym z możliwych skutków zmiany właściciela. Z tego też względu art. 31 ust. 1 ustawy znajdzie zastosowanie do wszystkich przypadków przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu, w stosunku, do którego zawarto umowę ubezpieczenia OC p.p.m.,

⁵ Informacje ze strony: https://www.knf.gov.pl/komunikacja/komunikaty?articleId=72566&p_id=18

niezależnie od tego, kto zawarł tę umowę. Powyższe stanowisko KNF znajduje poparcie w orzecznictwie sądów powszechnych⁶.

Ponadto w opinii KNF, dodatkowym argumentem przemawiającym za takim podejściem do omawianej kwestii jest również spostrzeżenie, że dopełnieniem dla art. 31 ust. 1 ustawy jest art. 31 ust. 3 ustawy, w którym uregulowano przejście i przeniesienie prawa własności pojazdu, w stosunku do którego nie zrealizowano obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC p.p.m. Widoczne staje się więc dążenie ustawodawcy do uregulowania w art. 31 ust. 1 i 3 ustawy wszystkich przypadków, w których następuje zmiana właściciela pojazdu, tak nieubezpieczonego w ramach ubezpieczenia OC p.p.m. jak i ubezpieczonego, i to niezależnie od tego, kto zawarł tę umowę ubezpieczenia. Konsekwencją tego faktu będzie więc przyjęcie, że art. 31 ust. 1 ustawy ma zastosowanie do wszystkich przypadków, w których następuje zmiana właściciela ubezpieczonego pojazdu (w tym także w drodze wykupu auta z leasingu).

Przyjęcie odmiennego stanowiska, zgodnie z którym art. 31 ust. 1 ustawy nie obejmuje sytuacji, w której własność pojazdu nabywa posiadacz (w tym przypadku leasingobiorca), który uprzednio zawarł umowę ubezpieczenia OC p.p.m. tego pojazdu, wymagałoby uznania, że ustawodawca pozostawił poza zakresem regulacji niektóre przypadki przeniesienia lub przejścia prawa własności pojazdu. Tymczasem, jak podkreśliła KNF, nie można oczekiwać, aby ustawodawca działający racjonalnie dążył do ustanowienia regulacji zawierającej w sobie lukę (w tym przypadku polegającą na braku uregulowania konsekwencji przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu na ubezpieczającego, który nie był właścicielem pojazdu w momencie zawierania przez siebie umowy ubezpieczenia OC p.p.m.).

Reasumując, w aktualnym stanie rzeczy – wobec stanowiska zawartego w zaleceniach KNF, potwierdzonego Komunikatem UKNF z dnia 21.02.2021 r. dot. interpretacji art. 31 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych – należy uznać za słuszną interpretację, iż w sytuacji, gdy własność pojazdu mechanicznego nabywa jego wcześniejszy posiadacz zależny (leasingobiorca w drodze wykupu pojazdu z leasingu), który nie będąc jeszcze właścicielem zawarł umowę ubezpieczenia OC p.p.m. dla tego pojazdu, to wówczas znajdą zastosowanie zasady

⁶ Zob. np. wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 3 marca 2016 r. (sygn. akt III Ca 184/16),

określone art. 31 ust. 1 ustawy. Oznacza to, że w takim wypadku następuje przejście praw i obowiązków z umowy ubezpieczenia OC na leasingobiorcę, który wykupił samochód z leasingu, a co za tym idzie, powstanie po jego stronie uprawnienie do wypowiedzenia na piśmie umowy ubezpieczenia OC (art. 31 ust. 1 zd. 2 ustawy). Jednocześnie w takim wypadku, nie dojdzie do automatycznego zawarcia umowy ubezpieczenia OC na kolejny okres 12 miesięcy jako skutek wyłączenia stosowania w takiej sytuacji art. 28 ust. 1 ustawy (art. 31 ust. 1 zd. 4 ustawy).

- **Wypowiedzenie polisy OC leasingowanego pojazdu**

Kolejny problem, który pojawia się w praktyce, z uwagi na brak jego odpowiedniego uregulowania przez ustawodawcę, dotyczy kwestii tego, kto – w sytuacji braku chęci kontynuowania ubezpieczenia komunikacyjnego OC u dotychczasowego ubezpieczyciela – może dokonać wypowiedzenia polisy OC wystawionej dla leasingowanego pojazdu, a zatem czy ma tego dokonać sam leasingodawca (jako właściciel pojazdu), czy też może to zrobić także korzystający (leasingobiorca).

Stosownie do postanowienia art. 28 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych - jeżeli posiadacz pojazdu mechanicznego nie później niż na jeden dzień przed upływem okresu 12 miesięcy, na który była zawarta umowa ubezpieczenia OC p.p.m., nie powiadomi na piśmie zakładu ubezpieczeń o jej wypowiedzeniu, uważa się, że została zawarta kolejna umowa na 12 miesięcy. Mając na uwadze literalne brzmienie powyższego przepisu, to na posiadaczu pojazdu spoczywa zatem obowiązek wypowiedzenia umowy OC, jeżeli np. nie chce jej kontynuować u dotychczasowego ubezpieczyciela. Z uwagi na to, że ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie definiuje pojęcia "posiadacza", należy w tym miejscu odwołać się do definicji zawartej w przepisach Kodeksu cywilnego.

Zgodnie z treścią art. 336 k.c. - posiadaczem rzeczy jest zarówno ten, kto nią faktycznie włada jak właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten kto nią faktycznie włada jak: użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny). Należy wskazać, że firma leasingowa jako właściciel pojazdu ma status posiadacza samoistnego, natomiast leasingobiorca, tj. korzystający z pojazdu jest posiadaczem zależnym.

W tym miejscu rodzi się pytanie, kto zatem w świetle art. 28 ust. 1 ww. ustawy powinien dokonać ew. wypowiedzenia umowy OC, tj. czy powinien tego dokonać posiadacz samoistny (tj. właściciel pojazdu, a zatem leasing), czy też korzystający z pojazdu (tj. posiadacz zależny - leasingobiorca). Wydaje się, że odpowiedzi na powyższe pytanie w pierwszej kolejności należałoby szukać w treści samej umowy leasingu, zawartej przez strony, w której winny znaleźć się stosowne zapisy regulujące kwestie związane z szeroko rozumianym ubezpieczeniem przedmiotu leasingu.

W przypadku braku uregulowania tej kwestii w umowie leasingu, należy odwołać się do ogólnych zasad wynikających z przywołanych wyżej przepisów prawa. Zastosowanie reguł wykładni gramatycznej - w odniesieniu do ww. art. 336 k.c. (w zw. z art. 23 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych) - prowadziłooby zatem do wniosku, że to leasingodawca (finansujący) – jako posiadacz samoistny pojazdu – jest zobowiązany do zawarcia umowy ubezpieczenia OC, a zatem to także na nim powinien spoczywać obowiązek ew. wypowiedzenia takiej umowy w przypadku zmiany ubezpieczyciela. Takie stanowisko może jednak budzić pewne wątpliwości. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych w odniesieniu do obowiązku ubezpieczenia OC nawiązuje bowiem do art. 436 § 1 k.c. Skoro zatem posiadacz samoistny, który oddał pojazd w posiadanie zależne, nie ponosi odpowiedzialności odszkodowawczej, to także nie powinien być zobowiązany do zawarcia umowy ubezpieczenia OC i tym samym nie powinien pamiętać o obowiązku jej wypowiedzenia. Takie stanowisko prezentowane jest również w orzecznictwie i literaturze⁷.

Wskazując na powyższe należy jednak zaznaczyć, że z praktyki rynkowej wynika, iż zasadą najczęściej stosowaną jest, że polisę OC leasingowanego pojazdu wypowiada ten, kto ją zawarł, a zatem w przypadku ubezpieczenia zawartego bezpośrednio przez korzystającego (leasingobiorcę) - za zgodą leasingu w wybranym przez korzystającego zakładzie ubezpieczeń - to na korzystającym (leasingobiorcy) spoczywać będzie obowiązek powiadomienia zakładu ubezpieczeń o wypowiedzeniu dotychczasowej umowy OC. Skoro bowiem korzystanie

⁷ por. uchwała SN z dnia 22 kwietnia 2005 r., sygn. akt III CZP 99/04, M. Krajewski, Relacje sprawcy i poszkodowanego a ubezpieczenie OC (osoba trzecia w ubezpieczeniu OC) – cz. II, PPH 2006/11/s.28),

z pojazdu jest wykonywaniem uprawnień przez posiadacza zależnego (leasingobiorcę), które może spowodować np. powstanie szkody, to wynikający z przepisów prawa obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i co się z tym wiąże obowiązek jej wypowiedzenia np. w przypadku braku chęci kontynuacji ubezpieczenia u dotychczasowego ubezpieczyciela, spoczywa przede wszystkim na takim właśnie posiadaczu.

b) ubezpieczenie autocasco

W przypadku ryzyk dobrowolnych, w tym autocasco, problem związany z ew. kontynuowaniem ubezpieczenia, po wykupie pojazdu z leasingu, w praktyce sprowadza się przede wszystkim do kwestii wyrażenia zgody przez leasing na przepisanie polisy na dawnego leasingobiorcę jako nowego właściciela pojazdu. Należy bowiem pamiętać, że niezależnie od tego, kto zawierał – w trakcie trwania umowy leasingu – umowę ubezpieczenia pojazdu, tj. leasingodawca czy leasingobiorca, w polisie w rubryce „ubezpieczony” zawsze będzie wpisana firma leasingowa, jako właściciel takiego pojazdu.

Należy pamiętać, że ubezpieczenie dobrowolne autocasco nie przejdzie automatycznie na nowego nabywcę po wykupie auta z leasingu. Jeżeli zatem dawny leasingobiorca, który po wykupie auta stał się jego nowym właścicielem, chciałby korzystać z dotychczasowego ubezpieczenia autocasco do końca okresu, na który zostało zawarte, to w takim wypadku, musi na to uzyskać zgodę leasingodawcy, formalnie jeszcze przed wykupem auta z leasingu. Następnie takie rozwiązanie musi jeszcze zaakceptować ubezpieczyciel, który wystawił polisę. Zgodnie bowiem z art. 823 par. 1 k.c. – w razie zbycia przedmiotu ubezpieczenia prawa z umowy ubezpieczenia mogą być przeniesione na nabywcę przedmiotu ubezpieczenia, jednak przeniesienie tych praw wymaga zgody ubezpieczyciela, chyba że umowa ubezpieczenia lub ogólne warunki ubezpieczenia stanowią inaczej”. Przy czym, jak dowodzi praktyka rynkowa, w sytuacji wyrażenia zgody przez leasingodawcę na przepisanie polisy – po wykupie auta z leasingu – na dawnego leasingobiorcę, zakłady ubezpieczeń zazwyczaj honorują takie ustalenia.

II. Zagadnienia związane z rozliczaniem szkód komunikacyjnych OC w pojazdach leasingowanych

Analiza kierowanych do Rzecznika Finansowego skarg wskazuje, iż w przypadku rozliczania szkód komunikacyjnych OC w pojazdach, stanowiących przedmiot umowy leasingu, może pojawiać się w praktyce szereg problemów, z którymi będą musieli zmierzyć się użytkownicy takich pojazdów. Do najważniejszych należą kwestia uwzględnienia podatku VAT w odszkodowaniu z tytułu kosztów naprawy oraz odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu.

1) Kwestie dot. podatku VAT

a) Szkoda częściowa (naprawa pojazdu)

Kierowane do Biura Rzecznika Finansowego skargi z zakresu nieprawidłowego rozliczania przez ubezpieczycieli szkód częściowych OC w pojazdach leasingowanych, dotyczą w dużej mierze kwestii związanych z wypłacaniem odszkodowania za naprawę takiego pojazdu w kwocie netto, tj. bez uwzględnienia podatku VAT. „Szkoda częściowa” ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości pojazdu sprzed szkody.

W ocenie Rzecznika Finansowego oraz zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego odszkodowanie przysługujące leasingobiorcy z tytułu kosztów naprawy leasingowanego pojazdu, powinno obejmować kwotę VAT w zakresie, w jakim leasingobiorca nie może obniżyć podatku od niego należnego o kwotę podatku zapłaconego.



Stanowisko części ubezpieczycieli

Część z towarzystw ubezpieczeniowych zajmuje stanowisko, iż w przypadku pojazdu leasingowanego, to „status podatkowy” jego właściciela, czyli firmy leasingowej, determinuje to, w jakiej wartości zostanie wypłacone odszkodowanie za naprawę takiego pojazdu. Towarzystwa te, przy rozpatrywaniu omawianych spraw, pomijają natomiast całkowicie inne niezwykle ważne aspekty, a mianowicie to, na kogo została faktycznie wystawiona faktura za naprawę pojazdu, jak i kwestie tego, czy leasingobiorca (użytkownik pojazdu) posiada w ogóle status czynnego podatnika podatku VAT (co ma szczególne znaczenie w przypadku leasingobiorców prowadzących działalność gospodarczą niepodlegającą opodatkowaniu podatkiem VAT, np.

lekarze korzystają ze zwolnienia od podatku VAT dla świadczonych usług medycznych na podstawie art. 43 ust. 1 pkt 19 lit. a) ustawy o VAT).

Takie podejście do sprawy przez wskazane zakłady ubezpieczeń, jest w ocenie Rzecznika nieuprawione i prowadzi w efekcie do naruszenia, określonej w art. 361 § 2 k.c. zasady pełnego odszkodowania, która w przypadku szkód likwidowanych z polisy OC sprawcy nabiera fundamentalnego znaczenia.



Stanowisko Rzecznika Finansowego

Zdaniem Rzecznika, okoliczność, iż właścicielem uszkodzonego pojazdu jest firma leasingowa (tj. podmiot posiadający status czynnego podatnika podatku VAT), nie powinna przesądzać automatycznie – jak przyjmują niektóre towarzystwa ubezpieczeniowe – o tym, iż zgłoszone przez użytkownika pojazdu (w ramach szkody rozliczanej z polisy OC sprawcy) roszczenie o ujęcie w kwocie odszkodowania podatku VAT nie zasługuje na uwzględnienie. Przy rozpatrywaniu tego rodzaju spraw, nie należy bowiem pomijać wspomnianego wyżej aspektu podatkowego. W przypadku bowiem, gdy faktura za naprawę uszkodzonego pojazdu została wystawiona - nie na firmę leasingową, ale bezpośrednio na użytkownika pojazdu (leasingobiorcę), to wówczas leasingobiorca staje się nabywcą usługi. W takim wypadku, to leasingobiorca pojazdu - a nie firma leasingowa - powinien być postrzegany jako strona poszkodowana, która nie może odliczyć podatku VAT od kosztów naprawy samochodu. W konsekwencji zaś odmowa dopłaty przez Zakład Ubezpieczeń podatku VAT od faktury za naprawę samochodu - powoduje w istocie, że wypłacone odszkodowanie nie pokryje w pełni poniesionej straty, co oznacza, że zostanie naruszona wspomniana wyżej zasada pełnego odszkodowania.

Ponadto należy dodać, że wbrew argumentacji jaką stosują w takich wypadkach ww. ubezpieczyciele, dla rozstrzygnięcia danej sprawy bez znaczenia pozostaje okoliczność, iż właściciel pojazdu, tj. firma leasingowa posiada status podatnika podatku od towarów i usług. Skoro bowiem faktura za naprawę samochodu zostaje wystawiona bezpośrednio na leasingobiorcę, to tym samym to korzystający, a nie firma leasingowa - jest nabywcą usługi, a co za tym idzie finansujący w żaden sposób nie ujmie w kosztach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej takiej faktury, a tym samym nie uwzględni także podatku VAT od wspomnianej faktury za naprawę pojazdu.

W kontekście powyższego należy również dodać, że z punktu widzenia przepisów prawa podatkowego okoliczność, na kogo została wystawiona faktura za naprawę leasingowanego pojazdu - jest kluczowa w aspekcie tego, komu przysługiwać będzie w takim wypadku prawo do odliczenia podatku VAT od kosztów naprawy przedmiotowego pojazdu. W świetle przepisów ustawy o podatku od towarów i usług⁸, to bowiem nabywca usługi (wskazany w fakturze za naprawę pojazdu) posiada jedynie prawo do ew. odliczenia podatku VAT od kosztów naprawy samochodu. Jeżeli zatem faktura za naprawę zostaje wystawiona na leasingobiorcę (użytkownika pojazdu), to wówczas w świetle art. 86 ust. 1 ww. ustawy, to leasingobiorcy przysługuje prawo do ew. odliczenia podatku VAT ujętego w fakturze za naprawę. W tej sytuacji, bez znaczenia pozostaje zatem okoliczność, na którą powołują się ubezpieczycielem, że to firma leasingowa ma prawo do odliczenia podatku VAT.



Stanowisko organów podatkowych i sądów

Zaprezentowane tutaj stanowisko potwierdzają także interpretacje wydawane przez organy podatkowe. I tak np. Izba Skarbowa w Warszawie w swojej interpretacji indywidualnej z dnia 14 listopada 2014 r. wskazała wyraźnie, że: *"na podstawie generalnej zasady wyrażonej w art. 86 ust. 1 ustawy o VAT, uprawnienie do obniżenia kwoty podatku VAT należnego o kwotę VAT naliczonego przysługuje podatnikom od towarów i usług nabytych i wykorzystywanych przez nich do wykonywania czynności opodatkowanych"*. W kontekście powyższego organ podatkowy podkreślił jednocześnie, że wskazany wyżej przepis *"realizuje fundamentalną dla systemu VAT zasadę neutralności, zgodnie z którą ostatecznie obciążonym tym podatkiem konsumpcyjnym jest finalny odbiorca towarów / usług"* (IPPP2/443-827/14-2/RR).

Podobne stanowisko prezentują w omawianej tutaj kwestii także sądy administracyjne⁹. Warto w tym miejscu przywołać również wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 czerwca 2017 r.¹⁰, w którym NSA wyraził jednoznaczny pogląd, że: *"W świetle unormowań zawartych w art. 86 ust 1 i 2 oraz art. 88 ust. 3a pkt 4 lit. a) u.p.t.u., podstawę do*

⁸ ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług⁸ (t.j. Dz. U z 2024 r., poz. 361),

⁹ zob. np. wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 17 września 2013 r. (I SA/Wr 722/13),

¹⁰ wyrok NSA z dnia 9 czerwca 2017 r. (I FSK 1143/15, LEX nr 2314055),

dokonania odliczenia podatku naliczonego może stanowić wyłącznie faktura odzwierciedlająca faktyczne zdarzenie gospodarcze w aspekcie podmiotowym, przedmiotowym oraz ilościowym".

W tym miejscu warto także wspomnieć, że również sądy powszechne - wbrew argumentacji, jaką prezentują niektóre zakłady ubezpieczeń - przyznają leasingobiorcy, który faktycznie ponosi ciężar związany z rozliczeniem szkody (częściowej) w pojeździe (użytkowanym na podstawie umowy leasingu) - prawo do dochodzenia od zakładu ubezpieczeń zwrotu podatku VAT naliczonego od kosztów naprawy pojazdu.

Powyższe stanowisko zaprezentował np. Sąd Okręgowy w Szczecinie w uzasadnieniu do swojego wyroku z dnia 22 sierpnia 2014 r.¹¹ wskazując, że jeżeli to korzystający (zgodnie z warunkami zawartej umowy leasingu) zobowiązany był przyjąć na siebie ciężar związany z rozliczeniem szkody częściowej w pojeździe, to *"wobec powyższego nie ulega wątpliwości, że to (...) korzystający w umowie leasingu, a nie finansujący, zobowiązany był do poniesienia kosztów naprawy przedmiotu leasingu, a tym samym nie można przyjąć, aby nie mógł dochodzić ich poniesienia, czy też zwrotu od podmiotu, który obowiązany jest do naprawienia szkody na podstawie art. 822 k.c."*

Należy ponadto stwierdzić, że stanowisko, jakie prezentują niektóre zakłady ubezpieczeń odmawiające refundacji kosztów naprawy pojazdu w kwocie brutto (tj. z uwzględnieniem podatku VAT), jest także nie do zaakceptowania z punktu widzenia samej istoty umowy leasingu oraz przepisów, które ją regulują. Należy bowiem wskazać, iż w świetle brzmienia art. 709⁷ § 1 k.c. - *"Korzystający obowiązany jest utrzymywać rzecz w należyтым stanie, w szczególności dokonywać jej konserwacji i napraw niezbędnych do zachowania rzeczy w stanie nieporoszonym, z uwzględnieniem jej zużycia wskutek prawidłowego używania, oraz ponosić ciężary związane z własnością lub posiadaniem rzeczy"*. Mając na uwadze brzmienie przywołanego wyżej przepisu, uzasadnionym wydaje się zatem stwierdzenie, iż wszelkie ciężary związane z posiadaniem rzeczy (w tym przypadku pojazdu) spoczywają na leasingobiorcy, w tym także kwestie związane z ew. likwidacją szkody częściowej w użytkowanym pojeździe.

¹¹ wyrok SO w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2014 r. (sygn. akt: VIII Ga 205/14),

Powyższe stanowisko - jak dowodzi praktyka rynkowa - znajduje swoje jednoznaczne potwierdzenie w treści umów leasingowych, gdzie niejednokrotnie zamieszczane są wprost zapisy mówiące o tym, iż obowiązek rozliczenia szkody częściowej w pojeździe leasingowanym spoczywa na korzystającym (leasingobiorcy) i co za tym idzie, to bezpośrednio na leasingobiorcę ma być także wystawiana faktura za naprawę pojazdu. Mając powyższe na względzie, brak jest zatem w ocenie Rzecznika podstaw do przyjęcia wniosku, aby z kodeksowej regulacji umowy leasingu (art. 709¹ - 709¹⁸ k.c.) wynikało, iż leasingobiorca nie może nabyć prawa podmiotowego do dochodzenia od ubezpieczyciela pełnego odszkodowania w ramach ubezpieczenia OC p.p.m. (w tym także w zakresie podatku VAT) w zakresie używanej - w ramach umowy leasingu - rzeczy.



Stanowisko Sądu Najwyższego – uchwała III CZP 90/19 z 11.09.2020 r.

Podsumowując powyższe rozważania należy dodać, że w obecnym stanie prawnym słuszność prezentowanego tutaj przez Rzecznika Finansowego stanowiska znalazła swoje potwierdzenie w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2020 r.¹² (sygn. akt. III CZP 90/19), w której Sąd Najwyższy orzekł, że: **„odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, przysługujące leasingobiorcy w związku z poniesieniem wydatków na naprawę uszkodzonego pojazdu będącego przedmiotem leasingu, obejmuje kwotę podatku od towarów i usług w zakresie, w jakim nie może on obniżyć podatku od niego należnego o kwotę podatku zapłaconego”**.

Tym samym - w podjętej uchwale - Sąd Najwyższy podzielił punkt widzenia Rzecznika Finansowego, że w sytuacji, gdy faktura za naprawę uszkodzonego pojazdu zostaje wystawiona - nie na firmę leasingową, ale bezpośrednio na użytkownika pojazdu, który (jako nabywca usługi) nie ma możliwości odliczenia od kosztów naprawy samochodu podatku VAT (bądź przysługuje mu prawo do odliczenia jedynie 50 % podatku VAT), to wówczas, to użytkownik pojazdu (leasingobiorca) - a nie firma leasingowa - powinien być postrzegany jako strona poszkodowana. Tym samym, w takiej sytuacji, to leasingobiorca jako podmiot faktycznie ponoszący koszty naprawy leasingowanego pojazdu (odbiorca usługi) winien mieć prawo do otrzymania

¹² uchwała SN z dnia 11 września 2020 r. (sygn. akt. III CZP 90/19),

odszkodowania – z OC sprawcy – razem z całym podatkiem VAT bądź 50 % podatku VAT, zależnie od tego, w jakim zakresie przysługuje mu prawo do odliczenia tego podatku. Przyjęcie odmiennego stanowiska oznaczałoby, że odszkodowanie wypłacone z tytułu szkody częściowej w pojeździe, nie pokryje w pełni poniesionej przez leasingobiorcę straty, co oznacza, że zostanie naruszona zasada pełnego odszkodowania (określona w art. 361 § 2 k.c.).

Podjmując powyższą uchwałę Sąd Najwyższy wskazał, że odszkodowanie z ubezpieczenia OC powinno – zgodnie z zasadą pełnej kompensaty wyrządzonej szkody wynikającą z przepisów kodeksu cywilnego - pokryć szkodę w pełnej wysokości. Zdaniem Sądu, leasingobiorca (faktycznie ponoszący koszty naprawy użytkowanego przez siebie – w ramach umowy leasingu – pojazdu) ma zatem prawo do pełnego pokrycia szkody, co oznacza, że wypłacone odszkodowanie powinno obejmować podatek VAT, w zakresie w jakim leasingobiorca nie może go odliczyć. Sąd Najwyższy podkreślił jednocześnie, że praktyki stosowane przez ubezpieczycieli, którzy w takich przypadkach odmawiają dopłaty podatku VAT, należy uznać za nieprawidłowe.

W opinii Rzecznika Finansowego wskazana wyżej uchwała Sądu Najwyższego powinna mieć wpływ na praktykę likwidacji szkód przez zakłady ubezpieczeń w przypadku szkód likwidowanych w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. w pojazdach stanowiących przedmiot umowy leasingu. Rzecznik Finansowy ma świadomość, że przywołana uchwała nie jest wiążąca dla sądów powszechnych, niemniej warto pamiętać, że linia orzecznictwa Sądu Najwyższego siłą swego autorytetu jest przez sądy powszechne wykorzystywana przy rozstrzyganiu sporów.

Kończąc niniejsze rozważania, należy ponadto dodać, że część zakładów ubezpieczeń prezentuje – w omawianej tutaj kwestii dot. podatku VAT – stanowisko zbieżne z poglądem, jaki prezentuje Rzecznik Finansowy. Te zakłady ubezpieczeń, w przypadku, gdy to leasingobiorca ponosi faktyczne koszty naprawy użytkowanego przez siebie pojazdu, a faktura za naprawę zostaje wystawiona bezpośrednio na korzystającego, dokonują wypłaty odszkodowania za naprawę pojazdu z uwzględnieniem „statusu podatkowego” leasingobiorcy.

b) Szkoda całkowita

Na wstępie niniejszych rozważań należy wyjaśnić, czym w ogóle jest „szkoda całkowita” w pojeździe. Należy podkreślić, że powszechnie obowiązujące prawo nie definiuje pojęcia „szkody całkowitej”. Termin ten wykształcił się w praktyce likwidacji szkód i został także przyjęty przez orzecznictwo¹³. Zgodnie z przeważającą linią orzecznictwa sądowego nieoptymalność naprawy, będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej w odniesieniu do szkód komunikacyjnych OC, ma miejsce wówczas, gdy koszt naprawy przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku¹⁴. Ponadto – jak słusznie podkreślił w uzasadnieniu do swojego postanowienia z dnia 12 stycznia 2006 r. Sąd Najwyższy¹⁵: „za utrwalony należy uznać pogląd, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.”.

Reasumując, można przyjąć, że ze szkodą całkowitą w przypadku dochodzenia odszkodowania z tytułu polisy OC sprawcy mamy do czynienia wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy, albo gdy koszty naprawy w chwili ustalenia kwoty odszkodowania przekraczają wartość rynkową pojazdu w dniu szkody. W takim przypadku, odszkodowanie wypłacane w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ustalane jest tzw. metodą dyferencyjną jako różnica pomiędzy wartością pojazdu sprzed wypadku i wartością jego pozostałości.

W przypadku, gdy szkoda komunikacyjna OC w leasingowanym pojeździe jest rozliczana jako tzw. szkoda całkowita, problem dotyczący podatku VAT w zasadzie nie istnieje, z uwagi na przyjętą kwalifikację szkody i sam sposób jej rozliczenia. Należy bowiem pamiętać, że przez cały okres trwania umowy leasingu, właścicielem - użytkowanym przez leasingobiorcę pojazdu – pozostaje firma leasingowa, która w przypadku całkowitego zniszczenia pojazdu, zazwyczaj

¹³ zob. np. wyrok SN z dnia 1 września 1970 r. (sygn. akt II CR 371/70); wyrok SN z dnia 29 stycznia 2002 r. (sygn. akt V CKN 682/00),

¹⁴ por. np. orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (sygn. akt I ACr 30/92); wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 21 lutego 2008 r. (sygn. akt III Ca 89/08, niepublikowany); wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 stycznia 2002 r. (sygn. akt V CKN 682/00),

¹⁵ postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r. (sygn. akt III CZP 76/05),

rozlicza szkodę sama – bezpośrednio z ubezpieczycielem. Powyższe oznacza w praktyce, że odszkodowanie za zniszczony pojazd, jest wypłacane bezpośrednio na konto leasingodawcy, z pominięciem korzystającego. W takim wypadku, bez znaczenia pozostaje zatem okoliczność, czy leasingobiorca jest podatnikiem podatku VAT czy też nie, ponieważ odszkodowanie i tak jest przekazywane bezpośrednio na konto firmy leasingowej, jako właściciela pojazdu, tj. podmiotu posiadającego status czynnego podatnika podatku VAT.

2) Utrata wartości handlowej pojazdu

Problematyka związana z utratą wartości handlowej leasingowanego pojazdu, pojawia się w kierowanych do Rzecznika Finansowego skargach głównie w aspekcie - nieuznawania przez zakłady ubezpieczeń tego rodzaju roszczeń, wnoszonych przez leasingobiorców.



Argumentacja ubezpieczycieli

Argumentacja, jaką zakłady ubezpieczeń prezentują w uzasadnieniu swoich stanowisk, skupia się przede wszystkim na tzw. aspekcie właścicielskim, gdzie podnoszony jest np. argument, że skoro właścicielem leasingowanego pojazdu jest firma leasingowa, to momentem, dla którego zasadne może być ew. określenie rynkowego ubytku wartości w odniesieniu do leasingobiorcy jest moment, w którym umowa leasingu ulega zakończeniu albo opiera się wprost na stwierdzeniu, że umowa leasingu zabezpiecza finansującego przed utratą wartości pojazdu przez cały okres jej trwania, a co za tym idzie, w okresie trwania umowy leasingu nie powstaje zatem szkoda w majątku leasingodawcy w zakresie utraty wartości handlowej pojazdu.



Stanowisko Rzecznika Finansowego

Zdaniem Rzecznika, takie podejście do sprawy nie zasługuje na aprobatę. Należy w pierwszej kolejności podkreślić, że roszczenie o ubytek wartości handlowej pojazdu powinno mieścić się w granicach normalnych następstw powodujących obowiązek gwarancyjny po stronie ubezpieczyciela i co się z tym wiąże powinno zostać uwzględnione przez zakład ubezpieczeń już na etapie likwidacji szkody. Roszczenie to powstaje bowiem z dniem wyrządzenia szkody i tym samym jest elementem szkody.

Ponadto okoliczność, iż uszkodzony – w wyniku zdarzenia drogowego – pojazd stanowi w dacie zaistnienia szkody przedmiot umowy leasingu, wbrew podnoszonej przez ubezpieczycieli argumentacji, w żaden sposób "nie chroni" takiego pojazdu przed utratą wartości handlowej w związku z zaistniałą szkodą. Należy bowiem zaznaczyć, że przedmiotem umowy leasingu - w momencie jej zawierania - jest pojazd o określonej wartości finansowej posiadający zazwyczaj przymiot auta bezwypadkowego, zaś po kolizji wartość takiego samochodu z oczywistych względów ulegnie obniżeniu.

Warto również zauważyć, że istotą umowy leasingu – w wielu przypadkach – jest to, iż po upływie okresu finansowania, korzystający wykupuje pojazd na własność. Tym samym w takim przypadku, to korzystający po ew. wykupie nabędzie własność pojazdu, który z racji tego, że brał uprzednio udział w kolizji - nie będzie autem bezwypadkowym i tym samym jego wartość handlowa będzie niższa, od analogicznych pojazdów, które taki przymiot auta bezwypadkowego posiadają. Wobec powyższego, idąc tokiem rozumowania, jaki prezentują w tego typu sprawach ubezpieczyciele, należałoby zatem przyjąć, że szkoda polegająca na obniżeniu wartości pojazdu (leasingowanego) pozostaje do czasu wykupu pojazdu przez leasingobiorcę i następnie ew. jego sprzedaży wyłącznie hipotetyczna. Pojawia się jednak w tym momencie istotne pytanie, co w sytuacji, gdy korzystający po wykupie pojazdu z leasingu zdecyduje się dalej użytkować już "swój" pojazd (będący autem pokolizyjnym). Czy w takim wypadku, po wykupie samochodu za ustaloną w umowie leasingu wartość, to nie leasingobiorca będzie faktycznym poszkodowanym, gdyż stanie się właścicielem pojazdu, który z uwagi na zaistniałą uprzednio szkodę, nie będzie w realiach rynkowych "trzymał wartości" - takiej, jaką będą miały analogiczne pojazdy bezwypadkowe.

W kontekście powyższego warto w tym miejscu dodatkowo przywołać orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r. (sygn. III CZP 57/01). W uzasadnieniu do wspomnianego orzeczenia Sąd Najwyższy podkreślił, że z art. 361 § 2 k.c. wynika obowiązek pełnej kompensacji szkody. Jak podniósł Sąd, wartość pojazdu po naprawie to jego wartość rynkowa. Jeżeli wartość ta w wyniku uszkodzenia, mimo iż później wyeliminowanego, zmalała w stosunku do tej, jaką pojazd miałby na rynku gdyby nie został uszkodzony, to kompensata powinna obejmować nie tylko koszty naprawy, ale także różnicę wartości. Reasumując, Sąd Najwyższy w

przywołanym orzeczeniu stwierdził, iż po naprawie co prawda samochód odzyskuje sprawność techniczną, jednakże nie uzyskuje takiej wartości handlowej, jak przed wypadkiem (jego cena sprzedażowa po naprawie - na skutek faktu, że jest powypadkowy - maleje). Tymczasem zakłady ubezpieczeń w swojej argumentacji zdają się zapominać o powyższych uwarunkowaniach i skupiają się – przy rozpatrywaniu roszczeń o wypłatę odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu, stanowiącego przedmiot umowy leasingu – wyłącznie na fakcie, że zgłoszone roszczenie dotyczy pojazdu leasingowanego, co w ocenie ubezpieczycieli niejako automatycznie wyłącza zasadność wypłaty na rzecz użytkownika pojazdu (leasingobiorcy) odszkodowania z tytułu ubytku wartości handlowej takiego pojazdu.

W kontekście powyższego należy ponadto wspomnieć także o tym, że z uwagi na fakt, iż przez cały okres trwania umowy leasingu, leasingowany pojazd stanowi własność firmy leasingowej, leasingobiorca który zamierza wystąpić do zakładu ubezpieczeń z roszczeniem o wypłatę odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej takiego pojazdu, powinien uprzednio wystąpić do leasingodawcy o udzielenie upoważnienia do dochodzenia we własnym imieniu takiego roszczenia od zakładu ubezpieczeń, albo podpisać z firmą leasingową umowę przelewu wierzytelności (cesję wierzytelności - obejmującą roszczenie o wypłatę odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej), na podstawie której nabędzie prawo do dochodzenia takiego roszczenia od zakładu ubezpieczeń.

3) Proces likwidacji szkody w przypadku leasingowanego pojazdu

W przypadku szkody w leasingowanym pojeździe leasingobiorca nie ma pełnej swobody w przeprowadzeniu procesu likwidacji. Korzystający jest zobowiązany do współdziałania z ubezpieczycielem i leasingodawcą w celu prawidłowego przeprowadzenia likwidacji szkody oraz doprowadzenia do wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń. Umowa leasingu może nakładać na leasingodawcę w tym zakresie różne obowiązki. W związku z tym w przypadku zajścia szkody należy dokładnie sprawdzić pod tym kątem warunki zawartej umowy.



Obowiązek zgłoszenia szkody

W każdym wypadku na leasingobiorcy spoczywa obowiązek zgłoszenia szkody zarówno leasingodawcy jak i ubezpieczycielowi. Ponadto w przypadku kradzieży korzystający zobowiązany jest również bezzwłocznie zawiadomić o tym fakcie Policję. Należy pamiętać, że opóźnione zawiadomienie Policji o kradzieży pojazdu w niektórych wypadkach może doprowadzić do odmowy wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela. W takim przypadku to korzystający może być zobowiązany do pokrycia szkody w całości.



Wybór warsztatu i sposobu naprawy

Często z umowy leasingu wynika również, że korzystający nie ma pełnej swobody co do wyboru warsztatu oraz sposobu naprawy pojazdu. Umowa leasingu może na przykład przewidywać, że naprawa powinna odbyć się wyłącznie autoryzowanym warsztacie producenta (Autoryzowana Stacja Obsługi, „ASO”), który korzysta z oryginalnych części oraz dokonuje naprawy zgodnie z technologią producenta.



Upoważnienie do odbioru odszkodowania

Należy pamiętać, że przez cały czas trwania umowy właścicielem pojazdu jest leasingodawca. Aby otrzymać od ubezpieczyciela odszkodowanie leasingobiorca musi posiadać upoważnienie leasingodawcy. W związku z tym podczas likwidacji szkody ubezpieczyciel wezwie korzystającego do przedłożenia upoważnienia do odbioru odszkodowania lub sam skontaktuje się z leasingodawcą z zapytaniem, komu ma wypłacić odszkodowanie.

W przypadku szkody całkowitej odszkodowanie wypłacane jest (zazwyczaj) bezpośrednio na rzecz właściciela uszkodzonego bądź skradzionego pojazdu tj. leasingodawcy, z pominięciem leasingobiorcy.

Opracował:

Departament Klienta Rynku Ubezpieczeniowo-Emerytalnego

dr Norbert Kraj, konsultacja prawna i korekta redakcyjna Łukasz Seroczyński oraz r.pr. Michał Lesiak