

MICHAŁ P. ZIEMIAK

PATRYK PIĄTKOWSKI

<https://doi.org/10.33995/wu2020.2.4>

Problematyka VAT w odszkodowaniach wypłacanych z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody w pojazdach będących przedmiotem leasingu

Zagadnienie VAT w odszkodowaniach wypłacanych przez zakłady ubezpieczeń doczekało się, co prawda, dość pokaźnej liczby orzeczeń sądowych oraz pewnych opracowań naukowych, niemniej wciąż przysparza problemów. Jest to szczególnie dobrze widoczne w kontekście szkód w pojazdach leasingowanych. Zarówno w praktyce ubezpieczycieli działających na polskim rynku, jak i w rodzimej judykaturze napotkać możemy bowiem na dwa stanowiska odnośnie tego, czy odszkodowanie takie powinno czy też nie powinno uwzględniać VAT. W istocie jest to pochodna szerszej kwestii, a mianowicie tego, komu przysługuje status poszkodowanego. W ramach niniejszego artykułu autorzy analizują m.in. rozstrzygnięcia sądowe oraz podejmują próbę wypracowania rozwiązań mających na celu eliminację wskazanych problemów.

Słowa kluczowe: odszkodowanie, VAT, OC PPM, leasing.

Wprowadzenie

Kwestia nieuwzględnienia VAT¹ przy ustalaniu odszkodowania za szkody w pojazdach będących przedmiotem leasingu w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

1. Trzeba pamiętać, że ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług [tekst jedn. Dz. U. 2020, poz. 106], potocznie określana jako „ustawa o VAT”, rozróżnia pojęcie podatku od wartości dodanej i pojęcie podatku od towarów i usług. Sformułowanie „podatek od towarów i usług” jest określeniem podatku od wartości dodanej obowiązującym wyłącznie w Polsce. Nie jest to klasyczny podatek od wartości dodanej (VAT).

posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: ubezpieczenie OC ppm) przysparza problemów nie tyle zakładom ubezpieczeń, ile leasingobiorcom. Istota wskazanych trudności sprowadza się do wypłacania odszkodowań przez część zakładów ubezpieczeń bez uwzględnienia VAT (w kwocie netto), pomimo faktu, że leasingobiorca nie może dokonać odliczenia VAT w całości lub w części. Argumentacja zakładów ubezpieczeń odmawiających wypłaty odszkodowania w kwocie brutto polega na wskazaniu, że leasingodawca (jako właściciel pojazdu) ma status podatnika VAT, ergo VAT nie będzie elementem składowym odszkodowania.

Zamierzeniem autorów jest dokonanie analizy obowiązującego stanu prawnego oraz dorobku judykatury w powyższym zakresie, ukazanie praktyki zakładów ubezpieczeń, a także podjęcie próby wypracowania rozwiązania zgodnego z obowiązującym prawem.

1. VAT a ubezpieczenie OC ppm – uwagi ogólne

Przed przystąpieniem do szczegółowych rozważań omówić należy ogólne zasady odnoszące się do problemu VAT w ubezpieczeniach komunikacyjnych, zwłaszcza w świetle dorobku rodzimej judykatury. Polskie ustawodawstwo ubezpieczeniowe pozbawione jest bowiem szczegółowych uregulowań dotyczących kwestii VAT w procesie likwidacji szkód komunikacyjnych². Sąd Najwyższy (dalej: SN) już pod koniec XX wieku przyjął, że odszkodowanie za szkodę poniesioną przez podatnika VAT na skutek zniszczenia rzeczy nie obejmuje podatku VAT mieszczącego się w tej cenie, w zakresie, w jakim poszkodowany może obniżyć należny podatek o kwotę podatku naliczonego przy nabyciu rzeczy³. **Inaczej mówiąc, obowiązkiem poszkodowanego (ubezpieczonego) jest wykazanie, że nie może odliczyć naliczonego VAT, aby otrzymać odszkodowanie z VAT, gdyż jest to *de facto* wykazanie wysokości szkody⁴.** Jeżeli więc poszkodowany (ubezpieczony) nie może

W konsekwencji w niektórych czasopiśmiech branżowych zamiennie stosowanie terminu „podatek od towarów i usług” oraz skrót „VAT” jest niedopuszczalne. Z drugiej strony, w języku potocznym powszechnie wykorzystuje się skrót VAT, a nie prawidłową nazwę obowiązującego w Polsce podatku. Na potrzeby niniejszego artykułu podatek ten określamy będzie jako „VAT”.

2. Pewną odpowiedzią na ten stan rzeczy były wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych przyjęte uchwałą Komisji Nadzoru Finansowego nr 414/2014 KNF w dniu 16 grudnia 2014 r. (Dziennik Urzędowy KNF z dnia 16 kwietnia 2015 r., poz. 11), o których więcej w dalszej części niniejszego opracowania.
3. Zob. uchwały SN z dnia 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/97 (Legalis) oraz z dnia 16 października 1998, III CZP 42/98 (OSNC 1999, z. 4, poz. 69). W pierwszej z powołanych uchwał czytamy, że „[...] skorzystanie przez podatnika podatku VAT z możliwości obniżenia kwoty należnego od niego podatku o kwotę podatku naliczonego przy nabyciu towarów i usług jest jego prawem i zależy od dopełnienia przez podatnika warunków, które określają przepisy o podatku od towarów i usług. W sytuacji, gdy spełniając warunki do obniżenia kwoty należnego od niego podatku, z przysługującego mu prawa obniżenia podatku podatnik nie skorzysta, nie powinno to mieć wpływu na ustalenie należnego mu odszkodowania za szkodę poniesioną przez niego na skutek zniszczenia rzeczy, jeżeli nową taką rzecz nabył lub mógł albo może nabyć za cenę obejmującą podatek VAT. Obowiązkiem poszkodowanego jest mianowicie działanie zmierzające do ograniczenia rozmiarów szkody. Brak z jego strony takiego działania nie może zwiększać zakresu obowiązku odszkodowawczego osoby odpowiedzialnej do naprawienia szkody”.
4. Zob. m.in. wnioski płynące z uzasadnienia wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 20 kwietnia 2016 r., I ACa 22/16 (Legalis). Z kolei w uzasadnieniu wyroku Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 17 września 2014 r., I ACa 373/14 (Legalis), w którym oddalono powództwo o wypłatę odszkodowania z VAT, czytamy: „Powód wskazał, iż nie jest podatnikiem VAT, gdyż nie prowadzi działalności gospodarczej. Podkreślić należy,

odliczyć VAT, odszkodowanie za szkodę poniesioną w wyniku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, należącego do poszkodowanego (ubezpieczonego), ustalone według cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy pojazdu, obejmuje mieszczący się w tych cenach VAT⁵. Analogiczne stanowisko SN podtrzymał w późniejszym orzecznictwie, przyjmując, że co do zasady podstawą ustalenia odszkodowania za szkodę poniesioną przez podatnika podatku od towarów i usług na skutek utraty czy zniszczenia rzeczy jest wysokość ceny, jaką należy zapłacić na jej nabycie bez uwzględnienia podatku VAT, jeżeli podatnik ma prawo odliczenia tego podatku. W istocie taka wykładnia przepisu art. 361 § 2 kodeksu cywilnego⁶ (dalej: k.c.) co do sposobu określenia rozmiaru naprawienia szkody w odniesieniu do podatnika podatku od towarów i usług opiera się na niewyrażonej wprost w przepisach, ale stosowanej przy ustalaniu wysokości odszkodowania zasadzie *compensatio lucri cum damno*, według której wszelkie korzyści, o jakie wzbogacił się poszkodowany w następstwie zdarzenia powodującego szkodę, należy zaliczyć na poczet odszkodowania. W odniesieniu do podatnika podatku od towarów i usług chodzi zarówno o te korzyści, które podatnik ten faktycznie uzyskał, realizując prawo do obniżenia podatku naliczonego, jak również te korzyści, które mógłby uzyskać, gdyby z prawa z tego skorzystał. Nie można jednak przyjąć, że niejako automatycznie i każdorazowo w odniesieniu do każdego poszkodowanego będącego podatnikiem podatku od towarów i usług rozmiar odszkodowania należy pomniejszyć o wartość podatku od towarów i usług zawartego w cenie towaru lub usługi, jaką należałoby ponieść na naprawienie doznanej szkody⁷. Co więcej, dokonanie przelewu wierzytelności o naprawienie szkody powstałej w związku z ruchem pojazdu mechanicznego przysługującej wobec osoby objętej ubezpieczeniem OC ppm, przez poszkodowanego niebędącego podatnikiem podatku od towarów i usług, na rzecz takiego podatnika nie wpływa na zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela, *ergo* jeżeli „status VAT” cesjonariusza jest inny niż cedenta, nie wpływa to na ustalenie wysokości odszkodowania⁸.

Wreszcie, we wspomnianych wytycznych KNF dotyczących likwidacji szkód komunikacyjnych przyjęto m.in., że kalkulacja kosztów naprawy pojazdu, będąca podstawą ustalenia świadczenia metodą kosztorysową, powinna być dokonana w oparciu o rynkową wartość usług i części zamiennych w dniu ustalenia odszkodowania, **z uwzględnieniem podatku VAT (chyba że uprawniony jest zarejestrowany podatnikiem podatku VAT oraz ma prawo do dokonania obniżenia kwoty podatku**

iz – w świetle treści art. 6 k.c. – same gołosłowne twierdzenia powoda, iż nie prowadził on działalności gospodarczej i nie jest podatnikiem VAT, nie mogą być wystarczającą podstawą do uwzględnienia jego zarzutu wyartykułowanego w apelacji”. Zdaniem Sądu Apelacyjnego powód winien wykazać za pomocą dokumentów, np. zaświadczenia z Urzędu Skarbowego, iż rzeczywiście nie prowadzi działalności gospodarczej i nie jest płatnikiem podatku VAT, a tym samym nie ma możliwości jego odliczenia.

5. Zob. m.in. uchwałę SN z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01 [Legalis] oraz wyrok SN z dnia 16 kwietnia 2002 r., V CKN 980/00 [Legalis].
6. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, [tekst jedn.: Dz. U. 2019, poz. 1145].
7. Zob. wyrok SN z dnia 19 listopada 2015 r., IV CSK 764/14 [Legalis].
8. Zob. uchwałę SN z dnia 14 września 2006 r., III CZP 65/06 [Legalis], w której uzasadnieniu wskazano, że „Przyjęcie sugestii uwzględniania statusu nabywcy wierzytelności dla ponownego określania wysokości odszkodowania ze względu na przelew wierzytelności stanowiłoby nieuprawnioną ingerencję osoby odpowiedzialnej za szkodę w sferę majątkową poszkodowanego, ponadto ograniczałoby prawo do rozporządzania swoim mieniem, a wreszcie destabilizowało stosunki cywilne w sferze ubezpieczeń majątkowych, odrywając ustalenie szkody od zasad wyrażonych w art. 361 § 2 k.c. w zw. z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [tekst jedn. Dz. U. 2019, poz. 2214].

należnego o kwotę podatku naliczonego przy nabywaniu rzeczy bądź usługi], z zastosowaniem: 1) norm czasowych operacji naprawczych, zapewniających wykonanie usługi w sposób zapewniający przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, 2) stawki za roboczogodzinę ustalonej przez zakład ubezpieczeń na podstawie cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na terenie miejsca zamieszkania, siedziby uprawnionego lub miejsca naprawy pojazdu, które są w stanie dokonać naprawy w sposób zapewniający przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, oraz 3) części zamiennych i materiałów zapewniających przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego⁹.

Na pierwszy rzut oka problem VAT w ustalaniu odszkodowania należnego z ubezpieczenia OC ppm wydaje się rozstrzygnięty. Jednakże w przypadku pojazdów będących przedmiotem leasingu sytuacja kształtuje się zgoła inaczej. Wynika to przede wszystkim ze specyficznej konstrukcji umowy leasingu i wiążącym się z tym zagadnieniem, kto jest *de facto* poszkodowanym, uprawnionym do odszkodowania od ubezpieczyciela OC sprawcy.

2. Umowa leasingu

Zgodnie z art. 709¹ k.c. „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 użytkowania 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”. Polski ustawodawca odstąpił od zdefiniowania stron umowy leasingu – „leasingodawca” i „leasingobiorca”, postępując się „finansujący” i „korzystający” niemniej jednak w dalszej części artykułu autorzy będą posługiwali się potocznie przyjętymi terminami „leasingodawca” i „leasingobiorca”¹⁰. Z cytowanego przepisu wynika, że przez cały okres trwania umowy leasingu właścicielem rzeczy pozostaje leasingodawca. Kluczowe elementy umowy leasingu są następujące: „rzecz” jako przedmiot leasingu, nabywanie przez finansującego rzeczy będącej przedmiotem leasingu w uzgodnieniu z korzystającym, wydanie nabytej przez finansującego rzeczy korzystającemu do „używania” lub „używania i pobierania pożytków”, świadczenie wzajemne korzystającego wobec finansującego, polegające na zapłacie w ratach wynagrodzenia pieniężnego należnego na poziomie równym co najmniej cenie nabycia przedmiotu leasingu, czas trwania umowy leasingu z góry oznaczony w umowie, co przesądza o tym, że jest to umowa terminowa¹¹. Umowa leasingu jest zaliczana, podobnie jak najem, dzierżawa lub użyczenie, do grupy umów regulujących używanie rzeczy (tj. umów konstruujących wierzycielność jednej ze stron do okresowego używania cudzej rzeczy¹²). Umowa leasingu jest umową nazwaną, dwustronnie zobowiązującą, konsensualną, wzajemną oraz odpłatną.

9. Wytuczna 15.

10. Zob. szerzej rozważania na temat przyjętej terminologii: B. Fuchs, *Komentarz do art. 7091 kodeksu cywilnego*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom IV. Zobowiązania. Część szczególna [art. 535–764(9)]*, [red.] M. Fras, M. Habdas, LEX 587769009.

11. J. Broł, *Umowa leasingu*, LexisNexis 2010 [LEX/EI. 2010, nr 369216689].

12. J. Poczobut, *Odrębna regulacja umowy leasingu w kodeksie cywilnym*, „Monitor Rachunkowości i Finansów” 2000, nr 11, poz. 12, s. 6.

Istotne znaczenie dla dalszych rozważań będzie miał również art. 709⁶ k.c., a więc przepis o charakterze dyspozytywnym, stanowiący o ubezpieczeniu przedmiotu leasingu. Zagadnienie ubezpieczenia przedmiotu leasingu uznano za ściśle związane z tą umową, co do określenia przedmiotu zobowiązanego do jego ubezpieczenia oraz – w przypadku postanowienia, że zobowiązanym jest korzystający – zakresu tego obowiązku. Zgodnie z uchwałą składu 7 sędziów SN z dnia 15 października 1998 r. w umowie leasingu, której przedmiotem jest oddanie do korzystania samochodu, dopuszczalne jest ustalenie, że kwota ubezpieczenia samochodu nie będzie stanowiła elementu opłaty leasingowej oraz że leasingodawca będzie refakturował tę kwotę na leasingobiorcę z uwzględnieniem tej samej stawki podatku od towarów i usług (VAT), która była określona na fakturze wystawionej przez ubezpieczyciela. Ustalenia te są skuteczne także w zakresie obliczania i odprowadzania podatku VAT przez leasingodawcę¹³.

Nie bez znaczenia dla późniejszych rozważań pozostaje również art. 709⁷ k.c. wskazujący na obowiązki leasingobiorcy, zgodnie z którymi to leasingobiorca obowiązany jest utrzymywać rzecz w należytym stanie, w szczególności dokonywać jej konserwacji i napraw niezbędnych do zachowania rzeczy w stanie nie pogorszonym, z uwzględnieniem jej zużycia wskutek prawidłowego używania, oraz ponosić ciężary związane z własnością lub posiadaniem rzeczy. Zadać należy pytanie: czy przepis ten będzie podstawą do ponoszenia przez leasingobiorcę ciężaru związanego z ewentualnym postępowaniem likwidacyjnym w przypadku zaistnienia szkody częściowej¹⁴ na pojeździe? Naszym zdaniem obowiązki z niego wynikające należy odnosić wyłącznie do bieżącego utrzymania rzeczy podczas jej eksploatacji oraz dbania o jej stan (w tym jego nie pogarszanie). Powyższy przepis nie będzie miał z kolei zastosowania do prowadzonych postępowań likwidacyjnych z uwagi na fakt, że powstanie szkody nie jest związane z bieżącą eksploatacją. Dodatkowo w przypadku likwidacji szkody z ubezpieczenia OC ppm za szkodę będzie odpowiedzialny podmiot trzeci, nie zaś leasingobiorca zobowiązany do nie pogarszania stanu pojazdu.

Niemniej jednak w umowach leasingowych często wskazywane jest bezpośrednio upoważnienie leasingobiorcy do dokonywania ogółu czynności prawnych i faktycznych w przypadku zaistnienia szkody na pojeździe. W zakres czynności po stronie leasingobiorcy zazwyczaj mogą wchodzić: zgłoszenie szkody do zakładu ubezpieczeń, przekazanie do zakładu ubezpieczeń wyjaśnień i wymaganych dokumentów, a także kwestie rozliczeniowe z warsztatem naprawczym. Z postanowień umów leasingowych może również wynikać, że w trakcie postępowania likwidacyjnego po stronie leasingodawcy pozostaje wyłącznie wyrażenie zgody na wypłatę przez zakład ubezpieczeń odszkodowania za naprawę¹⁵ na wskazany przez leasingobiorcę numer rachunku bankowego (co wynika zwłaszcza z pozycji prawnej leasingodawcy jako właściciela pojazdu, do którego obowiązków może należeć także rejestracja pojazdu czy dokonywanie corocznych przeglądów). Wyżej wskazane postanowienia umowne są oczywiście dozwolone w świetle zasady swobody umów, jednak nie mogą one w żaden sposób modyfikować kwestii ustalania podmiotu poszkodowanego. Inaczej mówiąc, upoważniony leasingobiorca nie może dochodzić w imieniu

13. Uchwała SN 7 sędziów z dnia 15 października 1998 r. (III ZP 8/98), OSNP 1999/10/324.

14. Z pewnością przepis ten nie będzie miał zastosowania w przypadku ustalenia, że doszło do szkody całkowitej, gdzie wysokość odszkodowania traktowana jest jako różnica pomiędzy wartością pojazdu przed szkodą i wartością pozostałości [pojazdu po szkodzie].

15. Odmienne traktowane są poniesione przez leasingobiorcę koszty holowania i zabezpieczenia pojazdu oraz koszty najmu pojazdu zastępczego. Wydatki te, pomimo że pozostają w adekwatnym związku przyczynowym z uszkodzeniem pojazdu, to powodują uszczerbek w majątku leasingobiorcy.

własnym roszczeń odszkodowawczych. Z uwagi na fakt, że leasingodawca jako właściciel doznał uszczerbku w swoim majątku, jest on poszkodowanym w rozumieniu kodeksu cywilnego.

3. Ustalanie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OC ppm za szkodę na pojeździe będącym przedmiotem leasingu a odliczenie VAT

Problemem, z którym w ostatnim czasie mierzy się rynek ubezpieczeń komunikacyjnych, jest kwestia ustalania odszkodowania, a dokładniej uwzględnienia w nim VAT przy szkodach w pojazdach będących przedmiotem leasingu. Chodzi tu o rozbieżności w praktyce zakładów ubezpieczeń dotyczącej ustalania wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC ppm, w przypadku gdy leasingobiorca nie może odliczyć w całości lub w części VAT w odszkodowaniu.

Z obserwacji autorów wynika bowiem, że dla leasingobiorców niebędących uprawnionymi do odliczenia VAT¹⁶ w części sytuacji ubezpieczyciele ustalają odszkodowanie w kwocie brutto, w części zaś – w kwocie netto¹⁷. **W pierwszym przypadku zakłady ubezpieczeń abstrahują od możliwości odliczenia VAT przez leasingodawcę będącego właścicielem uszkodzonego pojazdu, badając przy tym sytuację leasingobiorcy i stawiając go niejako w charakterze bezpośrednio poszkodowanego.** W przypadku gdy leasingobiorca nie ma możliwości odliczenia VAT, dokonują wypłaty w kwocie brutto. Odmiennie do tego zagadnienia podchodzi druga grupa zakładów ubezpieczeń – wypłacająca odszkodowania bez uwzględnienia VAT. **Argumentują powyższe możliwością odliczenia VAT przez leasingodawcę, który jest poszkodowanym – jako właściciel pojazdu. Bez znaczenia dla tych zakładów ubezpieczeń pozostaje brak możliwości odliczenia VAT przez leasingobiorcę odpowiedzialnego na podstawie umowy leasingu do dokonywania czynności w związku z uszkodzeniem pojazdu.** Powyższe prowadzi do zróżnicowania pozycji leasingobiorców, w skrajnych przypadkach powodując konieczność pokrywania równowartości VAT przez te podmioty

Dla zobrazowania problemu wskazać należy również rozbieżne rozstrzygnięcia judykatury w tym zakresie. Przykładowo Sąd Rejonowy Szczecin – Centrum w Szczecinie oddalił powództwo leasingobiorcy o wypłatę VAT z odszkodowania, wskazując, że poszkodowanym jest leasingodawca¹⁸. Niemniej jednak argumentacji tej nie podzielił sąd *a quem*, który uchylił wyrok¹⁹, wskazując, że skoro pozwany pokrył koszty naprawy zgodnie z umową leasingu, to może dochodzić roszczeń od ubezpieczyciela bez cesji, a że nie był podatnikiem VAT, to odszkodowanie należne jest w kwocie brutto²⁰. W uzasadnieniu wyroku Sąd Okręgowy wskazał, że z treści art. 822 § 2

16. Tak m.in.: STU Ergo Hestia S. A., Unią TU S. A.

17. M.in.: Compensa TU S. A. VIG, PZU S. A., TUW TUW.

18. Wyrok Sądu Rejonowego w Szczecinie z dnia 4 lutego 2014 roku, {X GC 1327/13}, niepubl.

19. W tym zakresie warto zauważyć, że ustalenie odszkodowania w nieprawidłowej kwocie (tj. z lub bez uwzględnienia VAT) może stanowić podstawę zarzutu apelacji np. obrazu przepisów prawa materialnego tj. art. 361 § 2 k.c. w zw. 90 ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług [tekst jedn. Dz. U. 2020 r. poz. 106, 568] – zob. chociażby wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 15 maja 2015 r. (I ACa 299/15), Legalis.

20. Wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2014 r. (VIII Ga 205/14), LEX nr 189622. Warto zauważyć, że w sprawie tej umowa leasingu zawierała następujące postanowienie: „W przypadku szkody częściowej powód jako korzystający ma obowiązek przywrócenia przedmiotu leasingu do stanu sprzed szkody na własny koszt w autoryzowanej przez dostawcę firmie”. Ponadto korzystający miał obowiązek ponieść koszty naprawy przedmiotu leasingu przekraczające wysokość odszkodowania wypłaconego przez ubezpieczyciela”.

k.c. nie wynika, aby powód jako leasingobiorca nie mógł domagać się odszkodowania za szkodę wyrządzoną w jego pojeździe przez sprawcę szkody ubezpieczonego w pozwany zakładzie ubezpieczeń. Z kolei art. 436 k.c. nie wskazuje, aby odpowiedzialność sprawcy szkody ograniczała się jedynie do poszkodowanego właściciela pojazdu, jakim jest leasingodawca. Analizując jednak tezy wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie oraz analogiczną Sądu Okręgowego w Bydgoszczy²¹ i jednocześnie odnosząc ją do aktualnego orzecznictwa, wskazać należy ich oderwanie od dominującego w polskiej judykaturze poglądu, zgodnie z którym odszkodowanie obejmujące VAT leasingobiorcy się nie należy. Wskazać można następujące przykłady rozstrzygnięć sądów powszechnych, w których odmówiono zasądzenia VAT na rzecz leasingobiorców: wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 29 sierpnia 2018 roku, V GC 824/18 [wyrok nieprawomocny]²², wyrok Sądu Rejonowego w Gdyni z dnia 4 kwietnia 2018 roku, VI GC 1978/17 [wyrok nieprawomocny], wyrok Sądu Rejonowego w Gdyni z dnia 7 stycznia 2019 roku, VI GC 1946/18²³, wyrok Sądu Rejonowego w Gdyni z dnia 11 grudnia 2019 roku, VI GC 1522/19²⁴, wyrok Sądu Okręgowego w Toruniu z dnia 26 maja 2017 roku, VI Ga 57/17²⁵, wyrok Sądu Rejonowego w Częstochowie z dnia 9 lipca 2019 roku, VIII GC 672/18²⁶, wyrok Sądu Okręgowego w Rzeszowie z dnia 6 sierpnia 2018 roku, VI Ga 66/18²⁷, wyrok Sądu Rejonowego w Giżycku z dnia 9 kwietnia 2015 roku, I C 1167/14²⁸, a także orzeczenia SN, które to zostaną omówione w dalszej części artykułu tj. wyrok z dnia 15 listopada 2001 roku (III CZP 68/01)²⁹ oraz wyrok z dnia 22 kwietnia 2005 roku (III CZP 99/04)³⁰.

Doniosłość problemu obrazuje również Analiza Rzecznika Finansowego z dnia 23 maja 2018 roku³¹, a także dwie interpelacje poselskie – o numerze 16305 [data wpływu: 11 października 2017]³² oraz o numerze 29934 [data wpływu: 26 lutego 2019]³³.

Zdaniem Rzecznika Finansowego odszkodowanie za naprawę pojazdu będącego przedmiotem leasingu przez osobę prowadzącą działalność gospodarczą niepodlegającą opodatkowaniu VAT powinno uwzględniać wartość tego podatku. W ocenie Rzecznika przyjęcie innej interpretacji oznaczałoby, że wypłacone odszkodowanie nie pokryje w pełni poniesionej straty, a tym samym naruszałoby zasadę pełnego odszkodowania określoną w art. 361 § 1 k.c. Na poparcie swojego stanowiska Rzecznik wskazuje następujące argumenty:

21. Wyrok Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 19 maja 2016 r. (VIII Ga 9/16), [http://orzeczenia.bydgoszcz.so.gov.pl/details/\\$N/15100500000402?_VIII_Ga_000009_2016_Uz_2016-05-18_001](http://orzeczenia.bydgoszcz.so.gov.pl/details/$N/15100500000402?_VIII_Ga_000009_2016_Uz_2016-05-18_001) [dostęp: 22.01.2020].
22. Wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 29 sierpnia 2018 r. (V GC 824/18), LEX nr 2596497.
23. Wyrok Sądu Rejonowego w Gdyni z dnia 7 stycznia 2019 r. (VI GC 1946/18), LEX nr 2607750.
24. Wyrok Sądu Rejonowego w Gdyni z dnia 11 grudnia 2019 r. (VI GC 1522/19), LEX nr 2758685.
25. Wyrok Sądu Okręgowego w Toruniu z dnia 26 maja 2017 r. (VI Ga 57/17), <https://www.saos.org.pl/judgments/364526> [dostęp: 22.01.2020].
26. Wyrok Sądu Rejonowego w Częstochowie z dnia 9 lipca 2019 r. (VIII GC 672/18), LEX 2668318.
27. Wyrok Sądu Okręgowego w Rzeszowie z dnia 6 sierpnia 2018 r. (VI Ga 66/18), LEX 2669555.
28. Wyrok Sądu Rejonowego w Giżycku z dnia 9 kwietnia 2015 r. (I C 1167/14), LEX nr 1864278.
29. Wyrok SN z dnia 15 listopada 2001 r. (III CZP 68/01), OSNC 2002/6/74.
30. Wyrok SN z dnia 22 kwietnia 2005 r. (III CZP 99/04), OSNC 2005/10/166.
31. *Analiza Rzecznika Finansowego z dnia 23 maja 2018 r.*, Warszawa 2018, https://rf.gov.pl/pdf/Analiza_RF_VAT_leasing.pdf [dostęp: 22.01.2020].
32. <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=6A726D3D> [dostęp: 22.01.2020].
33. <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/interpelacja.xsp?documentId=C2B46CB77B69093BC12583AE004DA376> [dostęp: 18.01.2020].

- umowa leasingu definiuje obowiązki leasingobiorcy – w tym między innymi ponoszenie ciężarów związanych z posiadaniem pojazdu (także związane z ewentualną likwidacją szkód),
- skoro faktura VAT za naprawę uszkodzonego pojazdu zostaje wystawiona na leasingobiorcę, to leasingobiorca ma status podatnika podatku VAT jako nabywca usługi.

Jednocześnie w analizie Rzecznika wskazane są dwa orzeczenia – pierwszy wyrok SN z dnia 15 listopada 2001 roku (III CZP 68/01), zgodnie z którego uzasadnieniem właścicielem przez cały okres umowy leasingu jest finansujący (leasingodawca) i drugi wyrok SN z dnia 22 kwietnia 2005 roku (III CZP 99/04), w którego treści uzasadnienia wskazano, że możliwe byłoby też wykazanie powstania szkody po stronie posiadacza zależnego (leasingobiorcy) wskutek braku możliwości korzystania z takiego pojazdu przez określony czas. Zdaniem Rzecznika z porównania powyższych orzeczeń wynika, że Sąd Najwyższy nie neguje, iż także posiadacz zależny (w tym przypadku leasingobiorca) może – „przynajmniej z założenia posiadać status strony poszkodowanej”³⁴.

Odmienne stanowisko w odpowiedzi na interpelacje poselskie zaprezentowały Ministerstwo Finansów oraz Ministerstwo Sprawiedliwości. W odniesieniu do pierwszej interpelacji ówczesny wiceminister finansów Piotr Nowak wskazał, że problemy związane z likwidacją szkód komunikacyjnych dotyczących pojazdów będących przedmiotem leasingu powinny być rozstrzygane w ramach rozliczeń między leasingodawcą a leasingobiorcą (w oparciu o postanowienia umów leasingu). Ministerstwo Finansów zwróciło także uwagę, że zgodnie z kodeksem cywilnym leasingobiorca nie jest właścicielem pojazdu, a jedynie posiadaczem zależnym, a w przypadku zaistnienia okoliczności uzasadniającej wypłatę odszkodowania, przysługuje ono właścicielowi pojazdu, który w tym przypadku jest podatnikiem VAT. Odpowiedź Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Sprawiedliwości na kolejną interpelację poselską była tożsama. Podkreślono m.in. fakt, że przez cały czas trwania umowy leasingu właścicielem jest leasingodawca (z wyjątkiem przypadku umownego ustanowienia prawa opcji przeniesienia własności). Bez względu więc na fakt poniesienia kosztów naprawy wskazano, że szkoda powstała w majątku właściciela (leasingodawcy), zatem to on jest poszkodowanym w rozumieniu prawa cywilnego.

Zestawiając powyższe, zgoła wszak rozbieżne stanowiska, autorzy wskazują, że **odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC ppm za szkodę polegającą na uszkodzeniu pojazdów stanowiących przedmiot umowy leasingu powinno być ustalone w kwocie netto (bez VAT) bez badania możliwości odliczenia / braku odliczenia VAT przez leasingobiorcę**. Na potwierdzenie powyższego stanowisko warte wskazania są poniższe argumenty. Po pierwsze, zgodnie z art. 361 § 2 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządono. Analiza prawna powyższego przepisu pozwala na dokonanie dychotomicznego podziału kategorii szkody – *damnum emergens* (straty rzeczywiste) oraz *lucrum cessans* (utracone korzyści). Wobec powyższego wszelka szkoda rozpatrywana jako uszczerbek o charakterze majątkowym może mieć dwojaką postać, tj. może obejmować:

- stratę, jaka powstała w mieniu poszkodowanego i o którą staje się on „uboższy” niż dotychczas; wysokość *damnum emergens* można zatem ustalić, jeżeli w majątku osoby poszkodowanej da się uchwycić różnicę, która obrazuje jego zmniejszenie;
- utratę korzyści, jakiej poszkodowany mógł się spodziewać, gdyby szkody mu nie wyrządono; wskutek doznania tej postaci uszczerbku poszkodowany nie wzbogaca się, jakkolwiek mógł liczyć na takowe wzbogacenie w przyszłości. Podstawę ustalenia wysokości *lucrum cessans*

34. *Analiza Rzecznika Finansowego...*, s. 5.

może stanowić różnica pomiędzy rzeczywistym stanem, istniejącym po nastąpieniu zdarzenia wywołującego szkodę, a hipotetycznym stanem majątkowym, który miałyby miejsce, gdyby do wyrządzenia szkody nie doszło³⁵.

Kluczową kwestią pozostaje wskazanie podmiotu poszkodowanego ze szczególnym określeniem kategorii szkody. W pierwszym przypadku, tj. przy powstaniu straty rzeczywistej (uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu), poszkodowanym jest właściciel uszkodzonego mienia, a więc leasingodawca³⁶. W zakresie utraconych korzyści poszkodowanym może być zarówno właściciel pojazdu (leasingodawca), jak i posiadacz zależny (leasingobiorca, który to nie będzie mógł korzystać z pojazdu służącego mu np. do wykonywania działalności gospodarczej, ergo pozwalającego na osiągnięcie dochodów). Tym samym podjęta w analizie Rzecznika Finansowego próba określenia jako poszkodowanego również leasingobiorcy w zakresie *damnum emergens* nie jest możliwa do zaakceptowania. Odniesienie się do wcześniej wspomnianego wyroku SN z dnia 22 kwietnia 2005 roku pozwala na przyznanie statusu poszkodowanego leasingobiorcy wyłącznie w zakresie utraconych korzyści, nie zaś szkody rzeczywistej, jaką niewątpliwie jest szkoda na samym pojeździe. Utracone korzyści związane są z niemożliwością korzystania przez leasingobiorcę z pojazdu. Koszty naprawy uszkodzonego pojazdu, którego dotyczy problematyka VAT, odpowiadają wysokości szkody na pojeździe, która powstała w aktywach właściciela pojazdu, czyli leasingodawcy.

Po drugie, na podstawie umowy leasingu leasingodawca (jako właściciel pojazdu) może zobowiązać leasingobiorcę (jako posiadacza zależnego) do dokonywania zarówno czynności z zakresu bieżącego utrzymania pojazdu (zgodnie z art. 709⁷ k.c.), jak i czynności wykraczających poza zakres bieżącego utrzymania pojazdu – w tym czynności dotyczących zlecenia naprawy pojazdu w przypadku uszkodzenia, również wskutek szkody na pojeździe wynikającej z działań podmiotu trzeciego odpowiedzialnego za powstanie szkody. Niniejszy artykuł nakładający na leasingobiorcę obowiązek utrzymywania rzeczy w należyтым stanie, w szczególności poprzez dokonywanie jej konserwacji i napraw niezbędnych do zachowania rzeczy w stanie niepogorszonym, nie dotyczy jednak napraw szkód wyrządzonych w przedmiocie leasingu przez osoby trzecie. Za takie uszkodzenia przedmiotu leasingu leasingobiorca nie odpowiada³⁷. Dodatkowo fakt, że zgodnie z umową leasingu leasingobiorca zobowiązany jest do usunięcia uszkodzeń pojazdu, nie zmienia tego, że poszkodowanym nadal zostaje leasingodawca jako właściciel pojazdu. Istota świadczenia z tytułu rat leasingowych oraz ewentualna możliwość nabycia pojazdu po zakończeniu stosunku leasingu również nie zmienia wskazanej sytuacji prawnej leasingobiorcy. Zatem dopóki do nabycia

35. Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 8 stycznia 2013 r. (I ACa 886/12), LEX nr 1259680, wyrok SN z dnia 18 stycznia 2002 r. (I CKN 132/01), LEX nr 53144.

36. Zob. też B. Chmielowiec, *Podatek od towarów i usług (VAT) przy wypłacie odszkodowań z tytułu umów ubezpieczenia w zakresie ubezpieczeń gospodarczych*, „Rozprawy Ubezpieczeniowe” 2014, nr 2(17), s. 18–19, gdzie autor wywodzi: „Skoro bowiem właścicielem pojazdu przez cały okres trwania umowy leasingu pozostaje finansujący, to z istoty prawa własności wynika, że właśnie on powinien być uznany za poszkodowanego. To bezpośrednio w jego majątku powstaje szkoda mająca postać uszkodzenia pojazdu. Zatem odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń nie obejmuje szkód powodujących zwiększenie pasywów po stronie korzystającego, związanych ze zleceniem naprawy uszkodzonego pojazdu, które podlegają rozliczeniu pomiędzy korzystającym a finansującym w ramach łączącej strony umowy leasingu. Dla oceny tego, kto jest osobą poszkodowaną, nie ma bowiem i nie powinna mieć znaczenia okoliczność, w jaki sposób dochodzi do wzajemnych rozliczeń pomiędzy leasingodawcą, leasingobiorcą i warsztatem naprawczym”.

37. K. Kopaczyńska-Pieczniak, *Komentarz do art. 709¹ kodeksu cywilnego*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część szczegółowa*, [red.] A. Kidyba, LEX 587286575.

własności nie dojdzie, korzystający posiada wyłącznie prawo o charakterze względnym do użytkowania pojazdu skuteczne względem leasingodawcy.

Po trzecie, dla oceny rozliczenia VAT relewantny jest status podatkowy właściciela pojazdu (leasingodawcy) i to jego zakres zwolnienia wyznacza zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę z tego tytułu. Nieistotny przy ustaleniu odszkodowania przez zakłady ubezpieczeń jest fakt wystawienia faktury na użytkownika pojazdu, który nie jest podatnikiem podatku VAT lub jest podatnikiem tego podatku, ale ma prawo tylko do częściowego jego odliczenia. W żadnej więc mierze umowa leasingu między właścicielem pojazdu a leasingobiorcą i zawarte w niej ustalenia odnośnie do pokrywania kosztów naprawy pojazdu oraz otrzymania faktury VAT za naprawę nie mogą oddziaływać na zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawy szkody – źródłem bowiem obowiązku wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela w przedmiotowym przypadku nie jest umowa leasingu, a czyn niedozwolony sprawcy szkody.

Po czwarte, odnieść należy się również do argumentów prezentowanych zarówno w wybranych wyrokach sądów, jak i w stanowisku Rzecznika Finansowego. W wyrokach zobowiązujących zakłady ubezpieczeń do dopłaty VAT na rzecz leasingobiorcy (który został w ich ocenie uznany za poszkodowanego w zakresie uszkodzeń pojazdu) wskazywano, że z treści art. 822 § 2 k.c., stanowiącego podstawę prawną roszczeń leasingobiorców, „nie wynika, aby leasingobiorca nie mógł domagać się odszkodowania za szkodę wyrządzoną w jego pojeździe przez sprawcę szkody ubezpieczonego w zakładzie ubezpieczeń”. Dodatkowo wywodzono również, że „Przepis ten ani też art. 436 k.c. nie wskazuje, aby odpowiedzialność sprawcy szkody ograniczała się jedynie do poszkodowanych właścicieli pojazdu”³⁸. Z powyższym można się zgodzić jedynie w części sygnalizującej brak wskazania w niniejszych przepisach poszkodowanego uprawnionego do uzyskania odszkodowania. Niemniej jednak definicję poszkodowanego można wyprowadzić – jak wskazano wcześniej – z art. 361 § 2 k.c. dotyczącego rodzaju szkód. Zbyt daleko idącym jest stwierdzenie sądu, że szkoda w pojeździe, którego właścicielem jest leasingodawca, może dotyczyć również leasingobiorcy (jako szkoda *damnum emergens*). W analizie Rzecznika Finansowego przytoczono również wyrok SN z dnia 15 listopada 2001 roku (III CZP 68/01). Zgodnie zaprezentowanym w nim poglądem możliwe jest też wykazanie powstania szkody po stronie posiadacza zależnego pojazdu³⁹, np. w postaci utraty korzyści wskutek braku możliwości korzystania z takiego pojazdu przez określony czas. Przywołana teza posłużyła Rzecznikowi do stwierdzenia, że leasingobiorca jako posiadacz zależny może być uznany również za poszkodowanego. Jest to daleko idąca teza, której podstawę stanowi wyłącznie interes prawny leasingobiorców. Wartym wskazania jest, że znalazłaby ona jedynie odzwierciedlenie w przypadku doznanych szkód w majątku leasingobiorcy w postaci *lucrum cessans* i nie może być ona rozszerzająco stosowana do szkód *damnum emergens*.

38. Wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2014 r. (VIII Ga 205/14), LEX nr 189622.

39. Posiadaczem zależnym pojazdu mechanicznego jest ten, komu władztwo nad nim zostało przekazane mocą umowy przenoszącej władztwo nad cudzą rzeczą, lub ten, kto faktycznie włada pojazdem jakby taką umowę zawarł (wyrok SN z 9 września 1977 r., II CR 304/77, OSNCP 1978, nr 7, poz. 111).

4. Konieczność ustawowego uregulowania materii – postulat interpelacji poselskich

Jak już wskazano, rozbieżności w praktyce zakładów ubezpieczeń doczekały się dwóch interpelacji poselskich. W interpelacjach tych zapisano, że „zasadnym byłoby wprowadzenie jasnych regulacji wskazujących na to, w jakim przypadku ubezpieczyciel zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania w kwocie brutto, a w jakiej w kwocie netto i kto zobowiązany jest do zapłaty podatku VAT na rzecz podmiotu dokonującego naprawy” oraz „niezbędnym jest wprowadzenie odpowiednich regulacji, które uregulowałyby prawnie przedstawiony stan faktyczny i ograniczyły działanie ubezpieczycieli, które prowadzi do narażenia na szkodę leasingobiorców”.

Odnosząc się do proponowanego przez posłów rozwiązania (tj. wprowadzenia regulacji ustawowych), należy wskazać, że nie zachodzi takowa potrzeba. Otóż możliwość definitywnego ustalenia wysokości odszkodowania (netto czy brutto) przez zakłady ubezpieczeń wynika z analizy art. 361 k.c. oraz 363 k.c. w związku z art. 709¹ k.c. stanowiącym o istocie przedmiotu umowy leasingu i jej stronach. Wprowadzenie dodatkowych regulacji – czy to w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, czy w ustawie z dnia 11 września 2015 roku o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej⁴⁰ doprowadziłoby więc do niepotrzebnej i kazuistycznej nadregulacji. Co więcej, w przypadku wprowadzenia przepisów warunkujących ustalenie odszkodowania przez zakłady ubezpieczeń w kwocie netto / brutto w zależności od statusu podatkowego leasingobiorcy (co było zamysłem interpelacji poselskich), mogłoby dojść do braku korelacji takich regulacji z ogólnymi zasadami kodeksu cywilnego dotyczącymi naprawienia szkody.

5. Możliwe rozwiązania dla leasingobiorców pozwalające uniknąć sporu dotyczącego VAT

Przesądzenie o ustaleniu wysokości odszkodowania w oparciu o status podatkowy właściciela pojazdu (leasingodawcy) oraz brak możliwości odliczenia VAT przez leasingobiorcę (z jednoczesnym zobowiązaniem go do dokonania napraw pojazdu w przypadku jego uszkodzenia) może powodować faktyczny uszczerbek finansowy po stronie leasingobiorcy w wysokości 50% lub 100% VAT z tytułu kosztów naprawy. Dodatkowo w umowach leasingu zazwyczaj zobowiązuje się leasingobiorców do naprawy pojazdów w wybranych warsztatach – zazwyczaj autoryzowanych stacjach obsługi (ASO). Koszty roboczogodziny w tych serwisach są o wiele wyższe aniżeli w pozostałych warsztatach. Co więcej, w przypadku ASO dochodzą koszty części wyłącznie oryginalnych (co zresztą jest standardowym warunkiem zachowania uprawnień z gwarancji pojazdu). Wysokość VAT (do którego zapłaty będzie zobowiązany leasingobiorca) może więc powodować wysoki uszczerbek w majątku leasingobiorcy (który nie zawsze prowadzi działalność gospodarczą), sięgający nawet kwot rzędu kilkunastu tysięcy złotych. Niemniej, w świetle zasady swobody umów (art. 353¹ k.c.) oraz braku ograniczeń wynikających chociażby z przepisów k.c. o umowie

40. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (tekst jedn. Dz. U. 2019, poz. 381, 730, 2217).

leasingu, możliwe jest zaproponowanie pewnych rozwiązań, ukierunkowanych na zapobieżenie konieczności zapłaty VAT przez leasingobiorcę na rzecz serwisu, a mianowicie:

- wprowadzenie klauzul w umowie leasingu wyłączających obowiązek pokrycia kosztów naprawy pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym przez leasingobiorcę, a nałożenie takiego obowiązku na leasingodawcę (przy czym pozostałe obowiązki związane z uszkodzeniem pojazdu obciążałyby nadal leasingobiorcę, np. odstąpienie pojazdu do serwisu, udział w postępowaniu likwidacyjnym na podstawie pełnomocnictwa udzielonym przez leasingodawcę); albo
- wystawienie przez serwis dokonujący naprawy faktury VAT na leasingodawcę, przy założeniu, że podmiotem zobowiązanym do zapłaty tejże faktury byłby leasingobiorca (co również należałoby uregulować w umowie leasingu⁴¹) – trzeba bowiem pamiętać, że wystawienie faktury VAT, w której jako nabywca usługi naprawy pojazdu oznaczony jest korzystający (leasingobiorca), nie może być brane pod uwagę przy ustalaniu, komu przysługuje status poszkodowanego. Status ten – jak wynika z wcześniejszych wywodów – ma charakter obiektywny, związany z prawem własności pojazdu, które przysługuje leasingodawcy.

Obydwa rozwiązania mają na celu ustalenie, że nabywcą usług napraw powypadkowych był leasingodawca, nie zmieniając jednocześnie faktu, iż poszkodowanym pozostaje finansujący (leasingodawca). Tym samym faktury VAT dokumentujące takie usługi byłyby wystawione na rzecz leasingodawców, jako podmiotów uprawnionych zarówno do uzyskania odszkodowania, jak i ewentualnie zlecenia napraw. Powyższe doprowadziłoby do zbieżności podmiotu poszkodowanego z podmiotem zobowiązanym do naprawy pojazdu, którego status podatkowy będzie badany przy ustaleniu odszkodowania.

Podsumowanie

Z powyższych rozważań wynika, że w przypadku szkód w pojazdach będących przedmiotem leasingu podmiotem posiadającym status poszkodowanego będzie zawsze leasingodawca. Leasingobiorcy status ten przysługiwać może w zakresie utraconych korzyści czy poniesionych z własnej inicjatywy wydatków, np. na najem zastępczego środka komunikacji. Tym samym zagadnienie uwzględniania czy też nieuwzględniania VAT w wypłaconym odszkodowaniu winno być rozstrzygane w zależności o tego, czy leasingodawcy przysługuje prawo do odliczenia naliczonego VAT. W rezultacie, przyjmując, że większość leasingodawców w Polsce możliwość takiego odliczenia posiada (będąc aktywnymi podatnikami VAT), *sui generis* standardem powinno być wypłacanie odszkodowań w kwocie netto. Niemniej, możliwe jest – poprzez stosowne ukształtowanie postanowień umowy leasingu – zabezpieczenie interesów korzystających (leasingobiorców) przed koniecznością pokrywania z własnych środków równowartości VAT.

41. W tym zakresie leasingobiorca mógłby zostać m.in. upoważniony do podejmowania określonych czynności w imieniu i na rzecz leasingodawcy wobec zakładu ubezpieczeń czy warsztatu.

Wykaz źródeł

Analiza Rzecznika Finansowego z dnia 23 maja 2018 r., Warszawa 2018.

Brol J., *Umowa leasingu*, LexisNexis, Warszawa 2010.

Chmielowiec B., *Podatek od towarów i usług (VAT) przy wypłacie odszkodowań z tytułu umów ubezpieczenia w zakresie ubezpieczeń gospodarczych*, „Rozprawy Ubezpieczeniowe” 2014, nr 2{17}.

Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część szczególna, Kidyba A. [red.], Wolter Kluwer, Warszawa 2014.

Kodeks cywilny. Komentarz. Tom IV. Zobowiązania. Część szczególna [art. 535–764{9}], Fras M., Habdas M. [red.], Wolter Kluwer, Warszawa 2018.

Poczobut J., *Odrębna regulacja umowy leasingu w kodeksie cywilnym*, [w:] „Monitor Rachunkowości i Finansów” 2000, nr 11, poz. 12.

Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych przyjęte uchwałą Komisji Nadzoru Finansowego nr 414/2014 KNF w dniu 16 grudnia 2014 r.

VAT issues in compensations from compulsory civil liability insurance of motor vehicle owners for damages to vehicles being leased

The issue of VAT in compensations paid by insurance companies has been a subject of fairly large number of court decisions and certain scientific studies, but it still causes problems. This is especially evident in the context of damages to leased vehicles. Both in the practice of insurers operating on the Polish market and in the domestic jurisprudence, we can encounter two positions regarding whether such compensation should or should not include VAT. In fact, it is a derivative of a broader issue, namely who has the status of injured party. In this article the authors analyse, among others, court decisions and try to find solutions to eliminate the identified problems.

Key words: leasing, compensation, VAT, compulsory civil liability insurance of motor vehicle owners.

DR MICHAŁ P. ZIEMIAK – adiunkt w Katedrze Prawa Ubezpieczeniowego i Medycznego UMK w Toruniu, radca prawny.

mpz@umk.pl

<https://orcid.org/0000-0001-8543-9458>

PATRYK PIĄTKOWSKI – doktorant w Katedrze Prawa Ubezpieczeniowego i Medycznego UMK w Toruniu, broker ubezpieczeniowy – specjalista ds. likwidacji szkód.

patryk.p@doktorant.umk.pl

<https://orcid.org/0000-0002-7926-2243>

