

MACIEJ KALIŃSKI

<https://doi.org/10.33995/wu2022.4.1>

data wpływu: 14.12.2022

data akceptacji: 30.12.2022

W sprawie zakresu obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w odniesieniu do rabatów i upustów

Autor analizuje problem objęcia odszkodowaniem należnym od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ustalonym według metody kosztorysowej możliwych do uzyskania przez poszkodowanego rabatów w warsztatach współpracujących z zakładem. Przyjmuje stanowisko, zgodnie z którym odpowiedzialność ubezpieczyciela zasadniczo (poza przypadkami serwisowania pojazdu w ASO czy pozostających na gwarancji) nie obejmuje wartości rabatów możliwych do uzyskania w warsztacie współpracującym.

Słowa kluczowe: rozmiar odszkodowania, metoda kosztorysowa, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, rabaty.

1. Ekspozycja problemu

W praktyce zakładów ubezpieczeń występuje często problem ustalenia wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego. Chodzi o przypadki stosowanej obecnie tzw. metody kosztorysowej. Zaznaczam, iż nie podzielam dogmatycznego uzasadnienia tej metody, ponieważ wprowadza ona nieznaną prawu polskiemu sposób naprawienia szkody, indemniczując w istocie niepewną

szkodę przysła¹. Niniejsze uwagi dotyczą jednak kwestii szczegółowych z zakresu stosowania tej metody. W największym uproszczeniu metodę kosztorysową można opisać w ten sposób, że w ramach ubezpieczenia OC poszkodowanemu przysługuje roszczenie pod adresem zakładu ubezpieczeń o zapłatę odszkodowania pieniężnego odpowiadającego kosztom naprawy samochodu mimo niedokonania tej naprawy.

Kluczowym zagadnieniem spornym, które wyłania się w tego rodzaju sytuacjach, jest problem rozmiaru odszkodowania. Poszkodowany, zwracając się bezpośrednio do zakładu ubezpieczeń [por. art. 822 § 4 k.c.], oczekuje wypłaty odszkodowania odpowiadającego kosztom naprawy. Koszty te mogą jednak przyjmować rozmaity rozmiar – w zależności od cen stosowanych przez różne warsztaty, branych pod uwagę przy wykonaniu kosztorysu naprawy. Sedno problemu sprowadza się do rozstrzygnięcia, czy poszkodowany może domagać się kosztów naprawy ustalanych na podstawie cen stosowanych w wybranym przez siebie warsztacie. Zaznaczyć trzeba, że z założenia chodzi o ceny wyższe od przyjętych w warsztatach, które współpracują z zakładem ubezpieczeń, stosując dla klientów z polecenia danego zakładu rozmaite rabaty.

2. Uwagi szczegółowe

Tak postawiony problem należy, moim zdaniem, bez jakichkolwiek wątpliwości rozstrzygnąć w ten sposób, że odszkodowanie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC zasadniczo nie powinno pomijać rabatów. Wynika to z faktu, iż na poszkodowanym ciąży prawny obowiązek współdziałania z dłużnikiem w sposób odpowiadający społeczno-gospodarcemu celowi zobowiązania oraz zasadom współżycia społecznego [art. 354 § 2 k.c.]. Oba te kryteria zastosowane do oceny analizowanych tu przypadków stanowczo przemawiają za tym, że rozmiar obowiązku odszkodowawczego powinien być możliwie najmniej dolegliwy dla dłużnika. Innymi słowy: poszkodowany nie jest uprawniony do uzyskania świadczenia odszkodowawczego wyższego, niż jest to konieczne do naprawienia szkody, to znaczy nie może wzbogacić się na odszkodowaniu [*ne quis ex damno suo lucrum faciat*]. Właśnie z naruszeniem tej zasady wiązałoby się odszkodowanie ustalone według wyższych stawek za naprawy [występujących na lokalnym – dla poszkodowanego – rynku]² niż możliwe do osiągnięcia w warsztatach współpracujących z zakładem i oferującym rabaty. Byłoby to swoiste „nabijanie” wysokości odszkodowania bez uzasadnienia.

Z kolei gdy zakład ubezpieczeń zaoferuje poszkodowanemu nabycie części potrzebnych do naprawy pojazdu w cenach niższych od stosowanych przez warsztaty niewspółpracujące z zakładem, poszkodowany powinien skorzystać z takiej oferty na zasadach analogicznych do wyżej omówionej powinności współdziałania wierzyciela z dłużnikiem. W tych przypadkach trzeba się jednak liczyć w praktyce z zawyżaniem kosztów robocizny. Nie mam tu na myśli wyższych kosztów w warsztacie, do którego np. poszkodowany ma zaufanie, czy który oferuje szybszy czas naprawy,

-
1. Por. S. Hadrowicz, P. Ratusznik, *O tak zwanej „restytucji pieniężnej” – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8, s. 78 i nast.; M. Kaliński, *Glosa do uchwały SN [?] z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06*, „Prawo Asekuracyjne” 2008, nr 2, s. 98–100, s. 102 i nast.; *idem*, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47, s. 108–111. Stanowiska za prawidłowością restytucji pieniężnej wskazują starannie S. Hadrowicz, P. Ratusznik, *op. cit.*, s. 79, przyjp. 4.
 2. Por. M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2021, s. 463.

bo to są przypadki uzasadnione, lecz celowe podwyższenie kosztów w stosunku do stosowanych standardowo przez dany warsztat tylko dlatego, że płacić ma ubezpieczyciel.

Powwyższe rozstrzygnięcie w żaden sposób nie zmusza poszkodowanego do korzystania z warsztatów stosujących rabaty. Natomiast nie pozwala na obciążanie dłużnika roszczeniem odszkodowawczym w granicach wyższych kosztów naprawy niż możliwe do uzyskania w takich warsztatach. Poszkodowany może zlecić naprawę w dowolnym warsztacie, ale roszczenie odszkodowawcze ogranicza się do kwot koniecznych do pokrycia kosztów naprawienia samochodu. Konieczne zaś są kwoty stosowane w warsztatach stosujących rabaty.

Zaznaczyć trzeba, że droga do takiego wniosku nie wymaga zastosowania art. 362 k.c. Regulacja przyczynienia poszkodowanego nie wchodzi tu, w mojej ocenie, w rachubę, ponieważ wymaga się, aby zachowanie stanowiące przyczynienie nie było normalnym następstwem przyczyny szkody obciążającej dłużnika³. Doświadczenie życiowe pozwala na stwierdzenie prawidłowości, zgodnie z którą pewien odsetek poszkodowanych standardowo domaga się kosztów naprawy według stawek „droższych” warsztatów, i to mając świadomość możliwości uzyskania naprawy tańszym kosztem. Prawidłowość ta ujawnia się także w przypadkach zbliżonych, gdy wierzyciel zgłasza roszczenie o zwrot kosztów rzeczywiście poniesionych przez siebie na naprawę, choć wówczas nie mamy do czynienia z tzw. metodą kosztorysową. Ostatecznie dochodzimy do wniosku, że wystąpienie wypadku komunikacyjnego jako zgeneralizowanej przyczyny naruszenia dóbr poszkodowanego zwiększa w jakimś (w dodatku wcale niemałym) odsetku prawdopodobieństwo dokonania przezeń naprawy w warsztacie niestosującym rabatów, a to wyłącza uruchomienie mechanizmu przyczynienia. Ponieważ uogólnione (w ramach zabiegu generalizacji, stosowanego przy ustalaniu adekwatnego powiązania przyczynowego)⁴ zajście wypadku komunikacyjnego podwyższa prawdopodobieństwo zlecenia naprawy przez poszkodowanego w „droższym” warsztacie, takie zlecenie należy uznać za normalne następstwo wypadku, przypisywalne kausalnie dłużnikowi, a to wyłącza zastosowanie art. 362 k.c. Zdarzenie uznawane za przyczynienie poszkodowanego nie może być normalnym następstwem zdarzenia szkodzącego, gdyż gdyby nim było, uzasadniałoby to odpowiedzialność dłużnika za przyczynienie na podstawie art. 361 § 1 k.c. – jako za normalne następstwo zachowania przypisywanego dłużnikowi. Przyczynienie powinno natomiast być połączone z tym zachowaniem związkiem przyczynowym typu *conditio sine qua non*.

Myśl, która wyraża się w unormowaniu przyczynienia, jest jednak aktualna na gruncie art. 354 § 2 k.c. Roszczenie odszkodowawcze nie może obejmować kosztów zawyżonych, a tak trzeba wprost określić koszty napraw ustalane na podstawie stawek stosowanych przez warsztaty nieprzyznające rabatów. Na poszkodowanym spoczywa powinność dokonywania samonaprawienia⁵ uszkodzonej rzeczy takim kosztem, który będzie najmniej obciążający dla dłużnika. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że przepis art. 354 § 2 k.c. stosuje się do wszystkich rodzajów zobowiązań, niezależnie od źródła ich powstania (umowy, delikty itd.)⁶. Wynika to z jego ulokowania w tytule I księgi III k.c., czyli w przepisach ogólnych dla zobowiązań.

3. *Ibidem*, s. 545.

4. *Ibidem*, s. 383 i nast.

5. W istocie chodzi o ten przypadek, ponieważ zakładamy, że naprawy nie dokonuje osobiście dłużnik, a tylko wówczas mamy do czynienia z restytucją w rozumieniu art. 363 § 1 zd. 1 k.c.

6. W. Borysiak, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom IIIA*, [red.] K. Osajda, CH Beck, Warszawa 2017, s. 62, uwaga 1.

Wyrażone wyżej zapatrywania znajdują potwierdzenie w najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego. W niedawnej uchwale⁷ wyraźnie przyjęto zapatrywanie, iż odszkodowanie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC obejmuje wyłącznie niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. Wynika z tego, że rozmiar odszkodowania nie powinien obejmować niekonicznej „nadwyżki” ponad tak ustaloną kwotę, odpowiadającą niedoszłym rabatom.

Zasady te nie obowiązują bezwzględnie na gruncie ubezpieczeń mienia, gdzie w drodze umowy zakładu z ubezpieczającym można określić zakres ochrony ubezpieczeniowej inaczej, niż to wynika z ogólnych przepisów o treści zobowiązań (przede wszystkim art. 354 k.c.) i odpowiedzialności odszkodowawczej (art. 361–363 k.c.). W ubezpieczeniu OC mamy jednak do czynienia z wielokrotnie już opisywaną zasadą akcesoryjności odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w stosunku do odpowiedzialności podmiotu ubezpieczonego. Oznacza ona, że zakład odpowiada zawsze w granicach odpowiedzialności ubezpieczonego dłużnika poszkodowanego. To z kolei wymaga ustalenia rozmiaru odpowiedzialności tego dłużnika względem poszkodowanego. Przyjmując hipotetycznie poprawność metody kosztorysowej, trzeba uznać, że zarówno w stosunku do tego ubezpieczonego dłużnika, jak i do zakładu ubezpieczeń, odpowiedzialnego w ramach ubezpieczenia OC, roszczenie nie obejmuje kosztów naprawy według stawek „droższych” warsztatów przy możliwości skorzystania na lokalnym rynku z warsztatów „tańszych”.

Pozostaje kwestią oceną, jak szeroko należy ustalać zasięg terytorialny rynku napraw samochodów danego rodzaju. Im rzadszy jest model samochodu, tym ten zasięg będzie większy. W przypadku pojazdów popularnych – przeciwnie. Zawsze jednak punktem odniesienia jest środowisko funkcjonowania konkretnego poszkodowanego. Rozmiar odszkodowania ustalanego według metody kosztorysowej powinien uwzględniać także (nieponiesiony faktycznie) koszt transportu z miejsca zamieszkania / siedziby poszkodowanego⁸ do warsztatu z niższymi stawkami. Ma to znaczenie, jeżeli warsztat taki jest położony dalej od poszkodowanego niż warsztat „droższy”. Ostateczna ocena wymaga zatem zestawienia (dokonanego metodą kosztorysową) kosztu transportu oraz kosztu naprawy w warsztacie „tańszym” z kosztami naprawy w „droższym” warsztacie plus kosztami transportu do niego. Gdyby druga suma okazała się niższa od pierwszej, wówczas roszczenie odszkodowawcze powinno opiewać na tę drugą sumę. Jest to – w istocie pozorny – wyjątek od konieczności ustalenia odszkodowania według stawek z warsztatu „tańszego”.

Kolejny wyjątek, jak się wydaje częściej występujący w praktyce, dotyczy przypadków uszkodzenia pojazdów serwisowanych w autoryzowanych stacjach obsługi (ASO) czy też pozostających na gwarancji, co również na ogół wymaga serwisowania we wskazanym przez gwaranta miejscu. W tych przypadkach punktem odniesienia dla ustalenia rozmiaru odszkodowania muszą być stawki stosowane w tych szczególnego rodzaju warsztatach. Są to bowiem „ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy”, wskazane przez SN w uchwale przywołanej wyżej. Pozostają one w zgodności z zasadniczym społeczno-gospodarczym celem zobowiązania odszkodowawczego w postaci postawienia poszkodowanego w sytuacji, w jakiej znalazłby się, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego. Tym uzasadnieniem kosztów w wyższej wysokości jest dbałość o utrzymanie gwarancji bądź zachowanie standardu pojazdu jako serwisowanego w ASO, co w obu przypadkach przekłada się na jego wyższą wartość rynkową. Nie ma żadnych racji po temu, żeby odszkodowanie nie

7. Uchwała SN z 6 października 2022 r., III CZP 119/22.

8. Gdyż to miejsce jest zasadniczo miarodajne, jeśli chodzi o ceny brane pod uwagę przy ustalaniu odszkodowania – M. Kaliński, *op. cit.*, s. 463.

objęło wówczas wyższych stawek. Gdyby bowiem miało się ono ograniczać do stawek niższych, poszkodowanemu przysługiwałoby dodatkowo odszkodowanie za spadek wartości handlowej pojazdu wywołany naprawą poza ASO⁹.

Tytułem uzupełnienia wyводу o niestosowaniu art. 362 k.c. do analizowanych w niniejszych uwagach przypadków podnieść trzeba, że podstawą prawną przyjmowanego rozstrzygnięcia w przypadku ubezpieczenia OC nie jest także art. 826 § 1 k.c., gdyż nakłada on obowiązki wyłącznie na ubezpieczającego i ubezpiezonego, a nie na uprawnionego do odszkodowania.

Inaczej natomiast rozstrzygniemy kwestię zastosowania art. 16 ust. 1 pkt 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Ten przepis w przypadku obowiązkowego ubezpieczenia OC znajduje zastosowanie także do uprawnionych do odszkodowania, skoro jest w nim mowa o „każdej osobie, która uczestniczyła w zdarzeniu objętym ubezpieczeniem obowiązkowym”. Do tego grona z pewnością należy poszkodowany, uczestniczy bowiem w tym zdarzeniu co najmniej majątkowo.

3. Podsumowanie

Reasumując, odszkodowanie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC zasadniczo nie powinno pomijać rabatów. Podstawę prawną tego zapatrywania stanowi przede wszystkim ciężący na poszkodowanym jako na wierzycielu obowiązek prawny współdziałania z dłużnikiem w sposób odpowiadający społeczno-gospodarcemu celowi zobowiązania oraz zasadom współżycia społecznego (art. 354 § 2 k.c.). W przypadku obowiązkowego ubezpieczenia OC należy również wziąć pod uwagę art. 16 ust. 1 pkt 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z ustanowionym w nim obowiązkiem zapobieżenia, w miarę możliwości, zwiększeniu się szkody.

Wykaz źródeł

- Hadrowicz S., Ratusznik P., *O tak zwanej „restytucji pieniężnej” – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8.
- Kaliński M., *Glosa do uchwały SN (?) z 17 maja 2007 r., III CZP 150/06*, „Prawo Asekuracyjne” 2008, nr 2.
- Kaliński M., *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47.
- Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2021.
- Kaliński M., *Tak zwany ubytek wartości handlowej jako składnik odszkodowania ubezpieczeniowego*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 10.

9. Odszkodowanie za spadek wartości handlowej (uchwała SN z 12 października 2011 r., III CZP 57/01, OSNC 2002, nr 5, poz. 57, aprobująca glosa A. Szpunara w „Orzecznictwie Sądów Polskich” 2002, nr 5, poz. 61) może należeć się oczywiście i w razie naprawy w aso, gdy przykładowo naprawa ma znaczny zakres i wskutek niej samochód można określić jako „powypadkowy”, co zdecydowanie wpływa na jego wartość. W tekście chodzi mi natomiast o te sytuacje, gdy spadek wartości handlowej wynikałby z naruszenia zasady serwisowania danego pojazdu w aso, a nie z faktu, że będziemy mieć do czynienia z samochodem powypadkowym. Zob. też M. Kaliński, *Tak zwany ubytek wartości handlowej jako składnik odszkodowania ubezpieczeniowego*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 10, s. 7–18.

Kodeks cywilny. Komentarz. Tom IIIA, Osajda K. [red.], CH Beck, Warszawa 2017.

Szpunar A., *Glosa do uchwały SN z 12 października 2011 r., III CZP 57/01*, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2002, nr 5, poz. 61.

On the scope of compensation obligation of insurance companies under motor vehicle third party liability insurance with respect to discounts and rebates

The author analyses the issue of covering the possible discounts obtained by the aggrieved party from workshops cooperating with the insurance company with the compensation due from the insurance company under motor vehicle third party liability insurance determined according to the cost estimate method. His standpoint is that the insurer's liability does not in principle include possible discounts (except for cases of servicing the vehicle in an authorised service stations or remaining under warranty).

Keywords: *extent of compensation, cost estimate method, motor vehicle third party liability insurance, discounts.*

PROF. DR HAB. MACIEJ KALIŃSKI – kierownik Katedry Prawa Cywilnego, Wydział Prawa i Administracji.
e-mail: m.kalinski@wpia.uw.edu.pl
ORCID: 0000–0002–8770–6705