

BARTOSZ KUCHARSKI

WIKTOR P. MATYSIAK

<https://doi.org/10.33995/wu2023.1.3>

data wpływu: 04.04.2023

data akceptacji: 21.05.2023

Polemicznie o dopuszczalności uwzględnienia rabatów i upustów przy ustalaniu odszkodowania kosztorysowego z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych

Artykuł dotyczy problemu uwzględniania w ramach ubezpieczenia OC PPM przez zakłady ubezpieczeń w ustalaniu odszkodowań metodą kosztorysową rabatów i upustów możliwych do uzyskania przez poszkodowanego w warsztatach współpracujących z zakładem. Zdaniem autorów możliwość uwzględnienia rabatów i upustów zależy od okoliczności konkretnego przypadku i co do zasady nie może ograniczać prawa poszkodowanego do wyboru warsztatu, z którego usług chciałby skorzystać, choćby ceny usług w tym warsztacie przekraczały ceny usług w zakładach partnerskich ubezpieczyciela.

Słowa kluczowe: zakres odszkodowania, odszkodowanie kosztorysowe, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, rabaty, upusty.

1.

Koszty naprawy uszkodzeń samochodów stale rosną, osiągając pułap wprawiający w osłupienie osoby niezajmujące się profesjonalnie likwidacją szkód. Roszczeń względem ubezpieczycieli często nie dochodzą poszkodowani, ale tzw. firmy odszkodowawcze, nabywające je uprzednio w drodze przelewu. W tych okolicznościach trudno się dziwić, że zakłady ubezpieczeń szukają

dróg mających na celu minimalizację wypłacanych odszkodowań. W sukurs tym próbom zdaje się iść orzecznictwo sygnowane przez osoby powołane do Sądu Najwyższego na podstawie uchwał podjętych przez KRS po 2018 roku. Jak wiadomo, wcześniej w orzecznictwie SN oraz w doktrynie ukształtował się pogląd, że szkoda odpowiadająca kosztom naprawy uszkodzonego samochodu powstaje niezależnie od tego, czy samochód został naprawiony¹. Pogląd ten uzasadniał dopuszczalność likwidacji szkody tzw. metodą kosztorysową.

Obecnie coraz częściej kwestionuje się dopuszczalność tej metody², szczególnie w sytuacji, gdy poszkodowany przed uzyskaniem odszkodowania sprzedał samochód, nie naprawiwszy go³. Środowisko ubezpieczeniowe jest zaabsorbowane problemem możliwości uwzględniania przy obliczaniu odszkodowania kosztorysowego rabatów i upustów służących ubezpieczycielowi w warsztatach z nim współpracujących (tzw. warsztatach partnerskich). Właśnie tego zagadnienia dotyczy niniejszy artykuł. Abstrahujemy w nim od kwestii samej dopuszczalności ustalenia odszkodowania metodą kosztorysową. Zakładamy zatem, że kosztorysową metodę ustalania odszkodowania można uzasadnić na gruncie obowiązujących przepisów. Skupiamy się jedynie na dopuszczalności uwzględnienia przy jego ustalaniu rabatów i upustów „oferowanych” przez zakłady ubezpieczeń.

Jak wiadomo, Komisja Nadzoru Finansowego w Rekomendacjach dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych uznała praktykę polegającą na powoływaniu się przez ubezpieczycieli na rabaty i upusty obowiązujące we współpracujących z nimi warsztatach i punktach sprzedaży za niedopuszczalne⁴. Ubezpieczyciele bardzo niechętnie stosują się do tych wytycznych, a sam problem wywołuje kontrowersje w orzecznictwie sądów niższych instancji. Wobec powyższego Rzecznik Finansowy, również potępiający omawianą praktykę ubezpieczycieli, wystąpił do Sądu Najwyższego z wnioskiem o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie występujących wątpliwości⁵. Istniejąca w Sądzie Najwyższym sytuacja nie pozwala jednak spodziewać się podjęcia w najbliższym czasie uchwały 7 sędziów odnoszącej się do wniosku Rzecznika.

1. Zob. przykł. wyrok SN z 1 września 1970 r., sygn. II CR 371/70. Z nowszych rozstrzygnięć zob. wyroki z 8 marca 2018 r., sygn. II CNP 32/17; z 12 kwietnia 2018 r., sygn. II CNP 41/17; z 3 kwietnia 2019 r., sygn. II CSK 100/18; oraz postanowienia z 7 grudnia 2018 r., sygn. III CZP 73/18; z 11 kwietnia 2019 r., sygn. III CZP 102/18; z 16 maja 2019 r., sygn. III CZP 86/18.
2. W doktrynie metodę kosztorysową co do zasady kwestionuje w szczególności M. Kaliński, zob. *idem*, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47, s. 108–110; *Glosa do wyroku SN z 12 stycznia 2006 r.*, sygn. II CK 327/05, „Prawo Asekuracyjne” 2009, nr 7, s. 67; *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2008, s. 496–497. Z najnowszych publikacji zob. S. Hadrowicz, P. Ratusznik, *O tak zwanej restytucji pieniędzy – przyczynek do rozważań na temat ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8, s. 78 i nast. Zob. również M. Krajewski, *Rola orzecznictwa w wyznaczaniu granic ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych*, [w:] *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, [red.] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2021, s. 72–79.
3. Zob. przykł. wyrok SN z 10 czerwca 2021 r. w sprawie IV CNPP 1/21, wyrok SN z 8 grudnia 2022 r., sygn. II CSKP 762/22.
4. Zob. punkt 17. 3 Rekomendacji KNF dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych (dalej: Rekomendacje). Rekomendacje dostępne na stronie KNF: https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/Rekomendacje_dot_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_78983.pdf [dostęp: 17.05.2023].
5. Zob. <https://rf.gov.pl/2022/08/31/wniosek-rzecznika-finansowego-o-uchwale-sadu-najwyzszego-2/> [dostęp: 17.05.2023].

W ostatnim czasie pojawiło się jednak stanowisko SN opowiadające się za dopuszczalnością uwzględniania wspomnianych rabatów i upustów. Mowa o rozstrzygnięciu z dnia 6 października 2022 roku w sprawie III CZP 119/22⁶, gdzie sformułowano pogląd dosyć ostrożny, powielając wcześniejszą tezę SN, według której odszkodowanie przysługujące od zakładu ubezpieczeń na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów obejmuje wyłącznie niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy oraz podkreślając, że w formule tej nie mieści się jakikolwiek automatyzm. Według cytowanego stanowiska możliwości uwzględnienia rabatów i upustów nie można wykluczyć, wymaga to jednak wnikliwej analizy okoliczności sprawy i należy w istocie do materii postępowania dowodowego.

W doktrynie jeszcze bardziej stanowczo za dopuszczalnością powoływania się przez ubezpieczycieli na rabaty i upusty wypowiedział się Maciej Kaliński. Zdaniem tego autora uwzględnianie rabatów i upustów przy szacowaniu odszkodowania tzw. metodą kosztorysową powinno być traktowane jako zasada, niedotycząca jedynie objętych gwarancją samochodów serwisowanych w autoryzowanych serwisach⁷. Kaliński uzasadnił swoje stanowisko, wskazując na ogólny obowiązek współdziałania wierzyciela w wykonaniu zobowiązania przez dłużnika stosownie do treści zobowiązania, społeczno-gospodarczego celu zobowiązania, zasad współżycia społecznego oraz ustalonych zwyczajów (art. 354 k.c.), jak również na obowiązek minimalizacji szkody, który obciąża poszkodowanego występującego z roszczeniem bezpośrednim w stosunku do ubezpieczyciela OC PPM na mocy art. 16 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych UFG i PBUK.⁸

2.

Stanowisko SN, o którym wyżej mowa, stanowiło odpowiedź na pytanie prawne zadane przez Sąd Okręgowy w Warszawie. Pytanie pojawiło się przy okazji rozstrzygnięcia przez ten sąd apelacji od wyroku Sądu Rejonowego dla Miasta Stołecznego Warszawy, który uwzględnił częściowo powództwo poszkodowanego przeciwko zakładowi ubezpieczeń, w pozostałej zaś części powództwo oddalił. Sąd uwzględnił rabaty na części zamiennie i materiały lakiernicze, gdyż uprawniony został o nich przez ubezpieczyciela należycie poinformowany. Zdaniem Sądu poszkodowany powinien z nich skorzystać, aby zapobiec powiększeniu szkody, w ten sposób respektowałby bowiem obowiązek współdziałania z pozwanym ubezpieczycielem przy wykonywaniu zobowiązania (art. 354 § 2 k.c.). Opublikowane uzasadnienie stanowiska SN nie zdradza więcej szczegółów stanu faktycznego.

Uzasadnienie sprowadza się w istocie do przytoczenia dwóch rozbieżnych rozstrzygnięć Sądów Rejonowych w przedmiocie uwzględnienia rabatów i upustów oraz obszernego orzecznictwa Sądu Najwyższego dotyczącego zasad ustalania odszkodowania z ubezpieczenia OC PPM, w którym

6. Uchwała SN z 6 października 2022 r., sygn. III CZP 119/22, LEX 3411847 również sygnowana przez sędziów powołanych przez nową KRS.
7. M. Kaliński, *W sprawie zakresu obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w odniesieniu do rabatów i upustów*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2022, nr 4, s. 3–7.
8. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz. U. 2022, poz. 2277).

odwoływano się do zasady akcesoryjności odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz wynikającej z niej zasady pełnego odszkodowania, zwracano uwagę na prawo poszkodowanego do wyboru sposobu naprawienia szkody oraz warsztatu, który miałby naprawić samochód, jak również na okoliczność, że zdarzenia późniejsze, które wystąpią już po powstaniu szkody i mieszczą się w granicach właścicielskich decyzji poszkodowanego, nie powinny wpływać negatywnie na jego prawo do odszkodowania ani rzutować zasadniczo na wysokość czy sposób ustalenia odszkodowania. Sąd Najwyższy przyjmował również, że poszkodowany jako wierzyciel ma obowiązek współdziałania z ubezpieczycielem, a zatem odszkodowanie winno obejmować jedynie celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty przywrócenia do stanu poprzedniego, oraz wskazywał, że ubezpieczyciel ma prawo obniżyć należne odszkodowanie w sytuacji, gdy jest w stanie wykazać w konkretnych okolicznościach, że rzeczywisty wydatek poniesiony przez poszkodowanego może być niższy niż przeciętny koszt naprawy wyliczony przez biegłego.

Powoławszy falangę wcześniejszych orzeczeń SN, sformułował w omawianym stanowisku wcześniej sygnalizowaną konkluzję wykluczającą jakikolwiek automatyzm oraz konieczność analizy okoliczności sprawy przy odpowiedzi na pytanie o możliwość uwzględnienia rabatów i upustów, przestrzegając, że odwoływanie się do rzekomych rabatów i ulg może stanowić łatwy sposób na sztuczne obniżenie odszkodowania należnego poszkodowanemu, jak też godzić w jego prawo wyboru sposobu likwidacji szkody czy też w prawo do podjęcia decyzji, aby samochodu w ogóle nie naprawiać. Następnie SN stwierdził nieco bardziej generalnie, że jeśli ceny z uwzględnieniem rabatów i ulg są faktycznie stosowane przez zakład ubezpieczeń za pośrednictwem współpracującej z nim i dostatecznie rozbudowanej na rynku lokalnym sieci warsztatów naprawczych i sklepów z częściami zamiennymi, to tak rozumiane ceny mogą stanowić niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy.

4.

Problem z poglądem wyrażonym w komentowanym stanowisku SN polega na tym, że zakłady ubezpieczeń interpretować je będą jako generalne przyzwolenie na uwzględnianie rabatów i upustów, wykazując, że sieć współpracujących z nimi warsztatów naprawczych zapewniających odpowiednią jakość naprawy oraz sklepów z częściami zamiennymi jest na rynku lokalnym dostatecznie rozbudowana, a ceny z uwzględnieniem rabatów i upustów są w nich faktycznie stosowane. Zgodnie z opinią Pawła Stykowskiego, dostępną na stronie internetowej PIU, ze stanowiska SN wynika, że ubezpieczyciel może obniżyć należne odszkodowanie, jeżeli jest w stanie udowodnić następujące fakty:

- 1) współpracująca z nim sieć warsztatów naprawczych zapewnia należyłą naprawę pojazdu poszkodowanego;
- 2) sieć ta rzeczywiście naprawia pojazdy dla ubezpieczyciela po przedstawionych cenach z rabatem;
- 3) sieć jest dostatecznie rozbudowana na rynku lokalnym.

Naszym zdaniem ostatni fragment omawianego stanowiska SN, z którego wywiedziono wyżej wskazane warunki, nie wynika jednak z wcześniejszego orzecznictwa składającego się na uzasadnienie stanowiska, a nawet jest z tym orzecznictwem sprzeczny⁹.

Z orzeczeń, w których Sąd Najwyższy podkreślał prawo poszkodowanego do wyboru warsztatu naprawczego (co w praktyce oznaczać miało warsztat autoryzowany) oraz wskazywał, że odszkodowanie powinno być ustalone przy uwzględnieniu cen stosowanych przez taki warsztat, choćby były to ceny wyższe od przeciętnych, trudno wywieść rozstrzygnięcie pozwalające ubezpieczycielowi na pomniejszenie stawek, według których ustalane ma być odszkodowanie o rabaty i upusty możliwe do uzyskania w warsztatach i sklepach partnerskich ubezpieczyciela. W praktyce oznaczałoby to, że wybór przez poszkodowanego właściwego warsztatu, w szczególności zaś warsztatu autoryzowanego, byłby równoznaczny z koniecznością dopłaty do wykonanej naprawy z własnej kieszeni. Prawo poszkodowanego do wyboru warsztatu okazywałoby się zatem w istocie pozorne.

Z powyższych względów trudno podzielić bez zastrzeżeń stanowisko Macieja Kalińskiego, który twierdzi, że uwzględnienie rabatów i upustów nie oznacza pozbawienia poszkodowanego prawa do wyboru warsztatu naprawczego¹⁰. Podkreślić należy, że pogląd cytowanego autora w praktyce nakłada na poszkodowanego wybierającego zakład inny niż współpracujący z ubezpieczycielem konieczność dopłaty z własnej kieszeni nie tylko kwoty odpowiadającej upustom z tytułu mniejszych stawek za robociznę w warsztatach partnerskich ubezpieczyciela, ale również obejmującej rabaty i upusty na części zamienne stosowane we współpracujących z ubezpieczycielem punktach sprzedaży. Zaoferowanie przez ubezpieczyciela poszkodowanemu nabycia części po cenach niższych niż stosowane przez warsztat autoryzowany niewiele w tym zakresie zmienia. Nieznana jest nam bowiem praktyka wykonywania przez warsztaty autoryzowane napraw w oparciu o części dostarczone samodzielnie przez poszkodowanego, choćby były to takie same części jak używane przez warsztat autoryzowany. Przeciwnie, w świetle zasad doświadczenia życiowego uprawniona jest teza przeciwna – warsztat autoryzowany z reguły odmówi naprawy przy użyciu części dostarczonych przez klienta. Motywy takiej decyzji zakładu autoryzowanego mogą być różne: niechęć do przyjmowania na siebie ryzyka wykonania naprawy przy użyciu części dostarczonych przez klienta; postanowienia umowy łączącej warsztat z producentem pojazdu obligujące ten pierwszy do zaopatrywania się w części zamienne wyłącznie u producenta; wreszcie – niechęć do utraty dodatkowego zarobku, jaki mógłby osiągnąć warsztat naprawczy, stosując swoją marżę na części używane do naprawy. W praktyce wykluczona będzie zatem możliwość wykonania naprawy w warsztacie autoryzowanym przy wykorzystaniu części pochodzących od zakładu ubezpieczeń.

W naszej ocenie należy również podkreślić, że ubezpieczyciel, proponując naprawę w warsztacie partnerskim albo nabycie części w partnerskim sklepie, ani nie gwarantuje jakości tak wykonanej naprawy, ani jakości tak nabytych części, ani nie odpowiada za ewentualne wady. Co więcej, ubezpieczyciel jest w stanie wykorzystać wadliwie wykonywaną naprawę w swoim warsztacie partnerskim na niekorzyść poszkodowanego! W orzecznictwie sądów powszechnych nierzadkie są sytuacje, w których w sprawach o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego ubezpieczyciel podnosi, że uzasadniony czas korzystania z pojazdu zastępczego jest niższy aniżeli występujący w danej sprawie, gdyż faktyczny czas trwania najmu był wydłużony przez okoliczności leżące

9. P. Stykowski, *Uchwała SN dot. stosowania rabatów w OC ppm a Rekomendacje KNF*, <https://piu.org.pl/blogpiu/uchwala-sn-dot-stosowania-rabatow-w-oc-ppm-a-rekomendacje-knf/> [dostęp: 17.05.2023].

10. M. Kaliński, *op. cit.*, s. 5.

po stronie warsztatu (np. nieuzasadniona zwłoka z zamówieniem części; kolejka pojazdów do naprawy; przestój warsztatu spowodowany chorobą czy urlopem pracowników). O ile nie budzi naszych wątpliwości, że w sprawach dotyczących zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego tego rodzaju okoliczności nie powinny obciążać ubezpieczyciela, o tyle zgoła odmienna sytuacja ma miejsce wówczas gdy okoliczności te występują w tzw. warsztacie partnerskim, który poszkodowany wybrał właśnie dlatego, że został on rekomendowany przez ubezpieczyciela. W takim przypadku należy przyjąć, że ubezpieczyciel nie powinien przerzucać na poszkodowanego negatywnych konsekwencji skorzystania z usług tzw. warsztatu partnerskiego. Podobnie należałoby ocenić sytuację, w której poszkodowany zdecydowałby się na zakup części zamiennych za pośrednictwem polecanych przez ubezpieczyciela podmiotów stosujących rabaty. Również w tym przypadku nieuzasadniona zwłoka z dostawą tego rodzaju części nie powinna rzutować na zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego. Praktyka obrotu jest jednak inna. Niejednokrotnie zdarza się, że na etapie tzw. postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciele są w stanie postawić poszkodowanemu zarzut naruszenia art. 354 § 2 k.c. wyrażający się w wydłużonym czasie naprawy pojazdu w warsztacie partnerskim polecanym przez ubezpieczyciela i z tego powodu wybranym przez poszkodowanego. Prowadzi to do obniżenia należnego odszkodowania z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego, które jest korygowane dopiero na etapie postępowania sądowego. Powyższe argumenty wskazują, że skorzystanie przez poszkodowanego z usług warsztatu partnerskiego ubezpieczyciela czy polecanych przez niego kanałów dystrybucji części zamiennych może prowadzić do negatywnych konsekwencji dla poszkodowanego. Należy zatem z bardzo dużym sceptycyzmem podchodzić do prób konstruowania po stronie poszkodowanego generalnego obowiązku korzystania z tego rodzaju propozycji ubezpieczyciela i stosowania względem poszkodowanego negatywnych konsekwencji w razie nieskorzystania z tego rodzaju propozycji w postaci obniżenia należnego odszkodowania.

Jeszcze trudniej podzielić stanowisko Macieja Kalińskiego, że wyliczone przez ubezpieczyciela koszty naprawy powinny w istocie uwzględniać wypadkową kosztów naprawy pojazdu na rynku lokalnym oraz kosztów dojazdu do miejsca, gdzie zakład ubezpieczeń dysponuje rozbudowaną siecią warsztatów partnerskich zapewniających należyłą naprawę pojazdu z uwzględnieniem rabatów i upustów¹¹. Z wypowiedzi cytowanego autora zdaje się wynikać, że w sytuacji, gdy sieć spełniająca wyżej określone warunki znajduje się z dala od miejsca zamieszkania poszkodowanego, zakład ubezpieczeń wciąż może powoływać się na rabaty i upusty przy jednoczesnym objęciu jednak odszkodowaniem ubezpieczeniowym kosztów transportu pojazdu do tego miejsca. Uzasadnieniem tego stanowiska również mają być wynikający z art. 354 § 2 k.c. obowiązek wierzyciela współdziałania z dłużnikiem w wykonaniu zobowiązania oraz wynikający z art. 16 u.u.o. obowiązek minimalizacji szkody.

Zaznaczyć należy, że w orzeczeniach wskazujących na znaczenie obowiązku współdziałania wierzyciela z dłużnikiem w wykonaniu zobowiązania Sąd Najwyższy podkreślał, że interesy poszkodowanego i ubezpieczyciela należy proporcjonalnie wyważyć, kierując się standardem rozsądnie myślącej osoby, która określone zachowania uznałaby za celowe, konieczne i racjonalnie ekonomiczne. Nie można kreować po stronie poszkodowanego obowiązków niezgodnych ze standardem należytej staranności, przerzucając na niego wymóg monitorowania prawidłowości naprawy lub

11. M. Kaliński, *op. cit.*, s. 6.

poszukiwania części już po oddaniu pojazdu do profesjonalnego zakładu naprawczego¹². Prawo cywilne ma chronić przede wszystkim wierzyciela, jego obowiązek współdziałania z dłużnikiem w wykonaniu zobowiązania musi być zatem utrzymany w rozsądnych granicach. Naszym zdaniem nie sposób oczekiwać od poszkodowanego, by poszukiwał zakładu naprawczego z dala od swojego miejsca zamieszkania lub choćby godził się na taką naprawę pojazdu, narażając się na związane z tym niedogodności, dlatego że ceny w lokalnych warsztatach są wyższe od przeciętnych.

5.

Całkowitym nieporozumieniem wydaje się poszukiwanie przez ubezpieczycieli uzasadnienia możliwości uwzględnienia rabatów i upustów w przepisach o przyczynieniu się poszkodowanego do powstania szkody. Artykuł 362 k.c. pojawia się wprawdzie incydentalnie w uzasadnieniu znanej uchwały 7 sędziów SN dotyczącej zwrotu kosztów wynajmu zastępczego, jego powołanie wydaje się jednak pochodną poglądu Sądu Najwyższego, że koszt wynajmu pojazdu zastępczego podlega kompensacji jedynie w sytuacji, gdy został rzeczywiście poniesiony – w odróżnieniu do kosztu naprawy, który zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem stanowi szkodę jeszcze przed jego poniesieniem. W tym kontekście twierdzić można, że poszkodowany, najmując pojazd zastępczy po wygórowanym czynszu, przyczynia się do powstania szkody, trudno zaś twierdzić, że poszkodowany przyczynia się do powstania już istniejącej szkody, gdy nie godzi się na uwzględnienie rabatów i upustów niestosowanych przez wybrany przezeń zakład naprawczy. W cytowanej uchwale dotyczącej zwrotu kosztów wynajmu Sąd Najwyższy podkreślał, że w odniesieniu do kosztów naprawy pojazdu służących do wyeliminowania już istniejącej szkody majątkowej interes poszkodowanego podlega intensywniejszej ochronie niż w odniesieniu do wydatków na najem, które nie służą wyeliminowaniu szkody, ale jedynie wyeliminowaniu jej negatywnych następstw.

Nawet Maciej Kaliński, dopuszczający uwzględnienie rabatów i upustów znacznie szerszym zakresie niż Sąd Najwyższy – jako zasadę generalną, nie zaś jako możliwość obwarowaną szeregiem warunków i zależną od okoliczności konkretnego przypadku, odrzuca przepisy o przyczynieniu się poszkodowanego jako uzasadnienie omawianej praktyki zakładów ubezpieczeń. Cytowany autor wskazuje, że w odniesieniu do przyczynienia wymaga się, by zachowanie stanowiące przyczynienie nie było normalnym następstwem przyczyny szkody obciążającej dłużnika. Skoro zajście wypadku komunikacyjnego podwyższa prawdopodobieństwo zlecenia naprawy przez poszkodowanego w „droższym” warsztacie, takie zlecenie należy uznać za normalne następstwo wypadku, przypisywalne kauzalnie dłużnikowi, to zaś wyłącza zastosowanie art. 362 k.c.¹³ Dodać można, że omawiane stanowisko zdaje się wykluczać stosowanie przepisów o przyczynieniu nawet w odniesieniu do poniesienia wygórowanych kosztów wynajmu, ponieważ zajście wypadku podwyższa ryzyko prawdopodobieństwa najmu samochodu w droższej „wypożyczalni”.

12. Jak wskazuje się w piśmiennictwie wynikający z treści art. 354 § 2 k.c. obowiązek współdziałania wierzyciela z dłużnikiem w wykonaniu zobowiązania nie oznacza co do zasady, że wierzyciel jest zobowiązany do „[...] podejmowania aktywnego zachowania, które pozwoliłoby na zminimalizowanie kosztów lub trudu wykonywania zobowiązania po stronie dłużnika”. Tak I. Karasek-Wojciechowicz [w:] *Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC. Tom I. Komentarz*, [red] P. Machnikowski, CH Beck, Warszawa 2022, Nb 26 do art. 354 k.c.

13. M. Kaliński, *op. cit.*, s. 5.

Maciej Kaliński słusznie również nie upatruje uzasadnienia swojego poglądu o dopuszczalności uwzględniania rabatów i upustów w art. 826 k.c. dotyczącym obowiązku ratowania w ubezpieczeniach majątkowych, wskazując, że omawiany przepis odnosi się do ubezpieczającego oraz ubezpieczonego w ubezpieczeniu na cudzy rachunek, brak natomiast podstaw normatywnych do jego rozszerzania na poszkodowanego występującego z roszczeniem bezpośrednim w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej. Ustawodawca także zdaje się dostrzegać brak takiej podstawy w art. 826 k.c., kreuje bowiem odrębny obowiązek minimalizacji szkody po stronie wszystkich osób uczestniczących w zdarzeniu objętym ubezpieczeniem, a zatem również po stronie w poszkodowanego w art. 16 ust. 2 u.d.u. W naszym przekonaniu ten ostatni przepis również jednak nie może stanowić uzasadnienia poglądu o konieczności uwzględniania rabatów i upustów, a to z tego powodu, że odmiennie od art. 826 k.c. dotyczy on obowiązków poszkodowanego wyłącznie w odniesieniu do szkody już zaistniałej¹⁴. Jeżeli zatem trafne jest ugruntowane stanowisko Sądu Najwyższego dotyczące istnienia szkody odpowiadającej kosztom naprawy pojazdu jeszcze przed jej poniesieniem, to art. 16 ust. 2 u.d.u. nie jest argumentem uzasadniającym wyliczanie odszkodowania kosztorysowego z uwzględnieniem rabatów i upustów.

6.

Krytyka ostatniego fragmentu omawianej uchwały SN oraz niektórych wniosków Macieja Kalińskiego nie oznacza bynajmniej całkowitego odrzucenia poglądu o możliwości uwzględnienia rabatów i upustów przy obliczaniu odszkodowania kosztorysowego. Możliwość taka wymaga starannego rozważenia okoliczności konkretnego przypadku. Spełnienie trzech wskazanych wyżej warunków zdających się wynikać z ostatniego fragmentu komentowanego stanowiska SN nie jest w żadnym razie wystarczające. Niezależnie od tego możliwość taka będzie naszym zdaniem istniała w bardzo dużej liczbie, jeżeli nie w większości przypadków likwidacji szkód odnoszących się do używanych samochodów, które nigdy albo od dłuższego czasu nie były serwisowane w warsztatach autoryzowanych. Skoro poszkodowany przez cały czas użytkowania pojazdu, ewentualnie po upływie terminu gwarancji, albo od innego dłuższego czasu naprawia pojazd w warsztatach nieautoryzowanych, starając się minimalizować koszty wszystkich napraw, nie powinien mieć – naszym zdaniem – prawa likwidacji pewnych szkód zgodnie z wygórowanymi stawkami stosowanymi w warsztatach autoryzowanych tylko dlatego, że koszty miałyby być poniesione przez ubezpieczyciela OC sprawcy. Dotyczy to wszakże tych przypadków, gdy zakład ubezpieczeń realnie zaproponował dostarczenie części odpowiadających jakością częściom oryginalnym z uwzględnieniem rabatów i upustów i wskazał warsztat, który faktycznie wykona naprawę przy użyciu tego rodzaju części i zgodnie z regułami sztuki.

Stanowisko to jest zgodne z utrwalonym orzecznictwem sądów powszechnych, w świetle którego ocena, czy do ustalenia kosztów naprawy pojazdu powinny być stosowane ceny części

14. Pogląd ten może być dyskusyjny, ale przemawia za nim wykładnia językowa. Art. 16 ust. 2 u.u.o. dotyczy zapobieżenia zwiększeniu się szkody, podczas gdy art. 826 k.c. – zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów. Szerzej co do czasowego zakresu obowiązku ratowania na gruncie art. 826 k.c. zob. B. KucharSKI, *Świadczenie ubezpieczyciela w umowie ubezpieczenia mienia*, Wolters Kluwer, Warszawa–Łódź 2019, s. 381–387 oraz wskazana tam literatura.

oryginalnych z logo producenta pojazdu (tzw. części O), czy też części bez takowego logo (tzw. części Q), jest dokonywana przy uwzględnieniu kryteriów takich jak:

- rzeczywista dostępność danej części;
- możliwość przywrócenia pojazdu przy jej użyciu do stanu przed wypadkiem;
- wiek pojazdu;
- jego wcześniejsza historia serwisowa;
- fakt, czy pojazd korzysta nadal z gwarancji producenta czy też nie.

Możliwość uwzględnienia rabatów i upustów nie może również oznaczać przymuszenia poszkodowanego do naprawy samochodu w warsztacie partnerskim ubezpieczyciela poprzez groźbę obniżenia odszkodowania o rabaty i upusty w tych przypadkach, gdy stawki robocizny możliwe do uzyskania w takim warsztacie były niższe od stosowanych w warsztacie lub warsztatach, w których uszkodzony wcześniej serwisował swój samochód.

W odniesieniu do sytuacji, gdy uszkodzony wcześniej nie musiał naprawiać samochodu w jakimkolwiek warsztacie, przyjąć należy stanowisko zdroworozsądkowe. Jeżeli szkoda jest szkodą drobną, nie dotyczy istotnych elementów układu jezdnego bądź układów wpływających na bezpieczeństwo, a samochód jest popularnej marki i nie korzysta już z ochrony gwarancyjnej, wydaje się, że nie ma uzasadnienia dla likwidacji szkody w autoryzowanym warsztacie stosującym stawki wygórowane znacznie odbiegające od stawek stosowanych w warsztatach i punktach sprzedaży części współpracujących z ubezpieczycielem. Nie należy akceptować częstej praktyki polegającej na dążeniu uszkodzonych do wykorzystania sytuacji uczestnictwa w wypadku spowodowanym przez osobę trzecią poprzez próbę zarobienia na wypadku ze szkodą dla ubezpieczyciela sprawcy.

Jak wyżej wskazano, konieczne jest wyważenie uzasadnionych interesów zarówno samego uszkodzonego, jak i ubezpieczyciela. Jeżeli uszkodzony wcześniej serwisował pojazd w określonym warsztacie, ma zaufanie do jego renomy, do jakości wykonywanej w nim naprawy, to nie można czynić mu zarzutu, że chce wykonać naprawę powypadkową w tym właśnie warsztacie, chociaż stosuje on stawki wyższe od stawek stosowanych przez warsztaty partnerskie ubezpieczyciela z uwzględnieniem rabatów i upustów występujących w tych ostatnich. Truizmem jest stwierdzenie, że właściwa naprawa pojazdu determinuje bezpieczeństwo użytkowników tego pojazdu i innych użytkowników dróg. Nie można zatem czynić zarzutu uszkodzonemu, że chce wykonać naprawę w warsztacie z którego usług do tej pory korzystał, jeżeli stosowane przez niego stawki nie odbiegają od rynkowych.

7.

Przedstawione powyżej kryteria dopuszczalności ustalenia wysokości odszkodowania kosztorysowego przy uwzględnieniu rabatów i upustów stosowanych przez ubezpieczyciela w stosunku do kosztów części zamiennych i materiałów lakierniczych oraz stawek za robociznogodzinę stosowanych przez warsztaty partnerskie ubezpieczyciela będą musiały być każdorazowo konfrontowane z okolicznościami występującymi w danym stanie faktycznym. Konstatacja, że pojazd uszkodzony ma kilkanaście lat i brak historii serwisowej w zakładzie autoryzowanym, nie może automatycznie prowadzić do wniosku, że odszkodowanie należne w razie jego uszkodzenia musi uwzględniać upusty i rabaty na zakup części i materiałów oraz na naprawę „oferowane” przez ubezpieczyciela. Kwestia ta będzie musiała być przedmiotem postępowania dowodowego.

Zgodnie z ogólną regułą rozkładu ciężaru dowodu wyrażoną w treści art. 6 k.c. pozwany ubezpieczyciel, który będzie podnosił zarzut, że wysokość odszkodowania dochodzonego przez poszkodowanego jest zawyżona z uwagi na nieuwzględnienie tzw. rabatów i upustów, winien wykazać, że w danym stanie faktycznym była realnie możliwa naprawa pojazdu za kwotę przez niego podnoszoną. Powinien również wykazać, że naprawa przy wykorzystaniu tego rodzaju części pozwoli na przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego i jego bezpieczną eksploatację. Właściwym dowodem dla wykazania tego rodzaju okoliczności – jako wymagających wiadomości specjalnych – będzie oczywiście dowód z opinii biegłego do spraw techniki samochodowej.

Podkreślenia wymaga również konieczność udowodnienia przez ubezpieczyciela, że był w stanie realnie umożliwić wykonanie naprawy za kwotę odszkodowania uwzględniającą rabaty na części zamiennie i materiały względnie rabaty na robociznę stosowane w warsztatach partnerskich. Konieczne będzie zatem wykazanie przez ubezpieczyciela wskazanych okoliczności przy pomocy dowodów z dokumentów, np. różnego rodzaju umów łączących go z warsztatami partnerskimi względnie dostawcami części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych. W ich świetle naprawa pojazdu poszkodowanego za kwotę wskazaną przez ubezpieczyciela powinna być realna do przeprowadzenia w momencie ustalania odszkodowania. Niestety, zdarzają się bowiem sytuacje, w których ubezpieczyciel powołuje się w takich sytuacjach na umowy, które uległy już rozwiązaniu, niejednokrotnie przed wystąpieniem zdarzenia będącego źródłem szkody.

Zgodnie z ogólną regułą rozkładu ciężaru dowodu wyrażoną w treści art. 6 k.c. ubezpieczyciel powinien również wykazać, że w okolicznościach danej sprawy naprawa pojazdu przy użyciu części zakupionych bez stosowanych przez niego upustów i rabatów prowadziłaby do nieuzasadnionego wzbogacenia poszkodowanego, np. z uwagi na wiek pojazdu czy jego ponadnormatywnie wysoki przebieg, względnie brak historii serwisowej w zakładzie autoryzowanym lub upływ okresu gwarancji. W sytuacji, w której ubezpieczyciel nie zdoła wykazać opisanych powyżej okoliczności, wykluczona będzie możliwość ustalania odszkodowania przy uwzględnieniu cen części i materiałów z uwzględnieniem rabatów stosowanych przez ubezpieczyciela.

Nie budzi również naszych wątpliwości, że poszkodowany (względnie występujący w charakterze powoda nabywca wierzycelności względem ubezpieczyciela OC) będzie mógł podjąć aktywną obronę w procesie w przypadku podniesienia przez ubezpieczyciela opisywanego powyżej zarzutu. Przede wszystkim będzie mógł argumentować, że okoliczności takie, jak np. wiek pojazdu, jego historia serwisowa czy też trwająca ochrona gwarancyjna, uzasadniają naprawę w autoryzowanym serwisie, który co do zasady nie korzysta z części pozyskanych za pomocą ubezpieczyciela. Powód będzie mógł także dowodzić, że naprawa na warunkach określonych przez poszkodowanego nie doprowadzi do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, np. z uwagi na konieczność użycia części niższej jakości. Będzie mógł również argumentować, że ubezpieczyciel nie jest w stanie realnie zaproponować naprawy przy użyciu części objętych tzw. rabatami, np. w sytuacji gdy ubezpieczyciel nie wykaże, że jest w stanie takie części realnie zapewnić. W grę może wchodzić także argumentacja wskazująca na celowość skorzystania z określonego warsztatu wybranego przez poszkodowanego, np. w sytuacji, gdy już wcześniej korzystał z jego usług.

Ustalenie odszkodowania metodą kosztorysową przy wykorzystaniu tzw. rabatów i upustów może być zatem w określonej sytuacji dopuszczalne. Należy jednak podkreślić, że będzie ono wymagało za każdym razem przeprowadzenia postępowania dowodowego celem ustalenia, czy nie prowadzi do naruszenia uzasadnionych interesów poszkodowanego. Wykluczony jest zaś wszelki automatyzm tej oceny i przyjęcie abstrakcyjnej tezy, że w każdym przypadku uszkodzenia pojazdu

odszkodowanie kosztorysowe powinno być ustalane w ten właśnie sposób. Dla uwzględnienia rabatów i upustów co do zasady nie wystarcza wykazanie przez ubezpieczyciela, że

- 1) współpracująca z nim sieć warsztatów naprawczych zapewnia należyłą naprawę pojazdu poszkodowanego;
- 2) sieć ta rzeczywiście naprawia pojazdy dla ubezpieczyciela po przedstawionych cenach z rabatem;
- 3) sieć jest dostatecznie rozbudowana na rynku lokalnym.

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 (7) 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.
- M. Kaliński, *W sprawie zakresu obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w odniesieniu do rabatów i upustów*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2022, nr 4.
- Krajewski M., *Rola orzecznictwa w wyznaczaniu granic ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych*, [w:] *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A. [red.], Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2021.
- Kucharski B., *Świadczenie ubezpieczyciela w umowie ubezpieczenia mienia*, Wolters Kluwer, Warszawa–Łódź 2019.
- Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC. Tom I. Komentarz*, Machnikowski P. [red.], CH Beck, Warszawa 2022.

Polemical about the admissibility of taking into account discounts and rebates when determining cost compensation from motor vehicle liability insurance

The article deals with the problem of taking into account within the framework of motor vehicle third party liability insurance by insurance companies in determining compensation using the cost method the discounts and rebates possible for the injured party in workshops cooperating with the company. According to the authors, the possibility of taking into account discounts and rebates depends on the circumstances of the particular case and, in principle, cannot limit the right of the injured party to choose the workshop whose services he or she would like to use, even if the prices of services at this workshop exceed the prices of services at the insurer's partner workshop.

Keywords: scope of compensation, cost compensation, motor vehicle third party liability insurance, rebates, discounts

DR HAB. PROF. UŁ. BARTOSZ KUCHARSKI – profesor w Katedrze Prawa Gospodarczego i Handlowego Uniwersytetu Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, adwokat w Łodzi.

e-mail: bkucharski@wpia.uni.lodz.pl

ORCID: 0000-0002-8552-6321

DR WIKTOR P. MATYSIAK – adiunkt w Katedrze Prawa Gospodarczego i Handlowego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, sędzia Sądu Okręgowego w Łodzi.

e-mail: wmatysiak@wpia.uni.lodz.pl

ORCID: 0000-0002-8552-6321