

MARCIN ORLICKI

<https://doi.org/10.33995/wu2023.1.4>

data wpływu: 19.12.2022

data akceptacji: 05.05.2023

## Kontrowersje związane z ustalaniem przez Komisję Nadzoru Finansowego zasad określania wysokości odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

*Artykuł dotyczy kontrowersji związanych z określaniem przez Komisję Nadzoru Finansowego, w wydanych przez nią rekomendacjach, zasad ustalania wysokości odszkodowania wypłacanego przez ubezpieczycieli z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. W artykule zostały opisane wątpliwości dotyczące kompetencji organu nadzoru w zakresie dokonywania wiążącej dla zakładów ubezpieczeń wykładni prawa cywilnego. Szczegółowo opisano problemy związane z zasadami ustalania rynku lokalnego serwisów samochodowych, zasadami zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, zasadami uwzględniania rabatów na części zamienne oraz regułami zawierania ugód między ubezpieczycielem a osobą poszkodowaną.*

**Słowa kluczowe:** likwidacja szkód, rekomendacja, Komisja Nadzoru Finansowego, organ nadzoru, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, zasada „zastosuj lub wyjaśnij”, rynek lokalny, najem pojazdu zastępczego, rabaty na części zamienne, ugoda między ubezpieczycielem a poszkodowanym.

## 1. Uwagi ogólne

Komisja Nadzoru Finansowego wydała w lipcu 2022 roku Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych<sup>1</sup> (dalej jako: Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód lub jako: Rekomendacje).

Rekomendacje te nie są pierwszym stanowiskiem organu nadzoru odnoszącym się do zasad prowadzenia przez zakłady ubezpieczeń postępowania likwidacyjnego dotyczącego ubezpieczeń komunikacyjnych. Zastępują one wydane jeszcze pod rządami ustawy o działalności ubezpieczeniowej z 22 maja 2003 roku wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych stanowiące załącznik do uchwały nr 414/2014 Komisji Nadzoru Finansowego z dnia 16 grudnia 2014 roku w sprawie wydania Wytycznych dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych<sup>2</sup>.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie kontrowersji związanych z określonym przez KNF w treści Rekomendacji sposobem ustalania wysokości odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. KNF nie ograniczyła się do wskazania zakładom ubezpieczeń zasad właściwego prowadzenia postępowania likwidacyjnego, ale ustaliła prawidłowy – jej zdaniem – sposób kalkulacji wysokości odszkodowania. W artykule zostaną omówione wątpliwości dotyczące dopuszczalności takiego działania organu nadzoru – w szczególności wynikające z przekonania autora, że materia odszkodowawcza jest częścią prawa prywatnego, a ustalanie zasad interpretacji przepisów odnoszących się do wysokości odszkodowań powinno następować w orzecznictwie sądowym<sup>3</sup>.

Wbrew deklaracjom zawartym w treści Rekomendacji KNF nie poprzestała na przypomnieniu i pokreśleniu, że na zakładach ubezpieczeń ciąży obowiązek przestrzegania obowiązujących przepisów prawa odszkodowawczego i dokonywania ich interpretacji zgodnie z treścią orzeczeń Sądu Najwyższego i sądów powszechnych. Stało się inaczej – organ nadzoru potraktował przepisy prawa cywilnego i wyroki SN jedynie jako punkt wyjścia i w znaczący sposób je „rozwinął”. W Rekomendacjach dotyczących likwidacji szkód zostały ustalone zasady, które nie wynikają bezpośrednio z przepisów prawa cywilnego i nie zostały wcześniej wyartykułowane w orzeczeniach sądowych.

Gdy KNF wskazuje zasady kalkulacji odszkodowania ubezpieczeniowego z ubezpieczenia OC, określa nie tylko zakres zobowiązania ubezpieczyciela, ale również – pośrednio – zakres odpowiedzialności osoby ubezpieczonej, która ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą wobec poszkodowanego. W niektórych przypadkach problem ten może mieć wymiar realny i praktyczny – zwłaszcza wówczas, gdy ubezpieczyciel jest uprawniony do dochodzenia od kierującego pojazdem zwrotu wypłaconego poszkodowanemu odszkodowania<sup>4</sup>.

1. [https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/Rekomendacje\\_dot\\_likwidacji\\_szkod\\_z\\_ubezpieczen\\_komunikacyjnych\\_78983.pdf](https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/Rekomendacje_dot_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_78983.pdf) [dostęp: 8.03.2023].
2. [https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/wytyczne\\_dotyczace\\_likwidacji\\_szkod\\_z\\_ubezpieczen\\_komunikacyjnych\\_40006.pdf](https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/wytyczne_dotyczace_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_40006.pdf) [dostęp: 8.03.2023].
3. Por. M. Krajewski, *Rola orzecznictwa w wyznaczaniu granic ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych*, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2021, s. 71–84.
4. Chodzi o przypadki określone w art. 43 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [tekst jednolity: Dz. U. 2022, poz. 2277].

Analiza stanowiska KNF została dokonana na dwóch odrębnych, choć ściśle łączących się ze sobą płaszczyznach.

Pierwsza z nich odnosi się do kwestii natury ogólnej – ustalenia, czy KNF określiła wystarczająco precyzyjnie cele Rekomendacji dotyczące właściwej wysokości odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, a co za tym idzie – czy deklarowane przez KNF cele dotyczące likwidacji szkód można osiągnąć w inny sposób niż poprzez wykonanie nakazów określonych w Rekomendacjach – zgodnie z zasadą „zastosuj lub wyjaśnij”, o której mowa w art. 365 ust. 5 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej.

Druga płaszczyzna ma charakter szczegółowy. Chodzi o rozważenie zgodności stanowiska KNF z poglądami doktryny prawa cywilnego i orzecznictwem sądowym w sześciu kwestiach szczegółowych uregulowanych w Rekomendacjach. Są to kwestie:

- sposobu definiowania rynku lokalnego i wymogu uwzględniania cen z rynku lokalnego przy kalkulowaniu kosztów naprawy dla celów określania wysokości odszkodowania;
- zakazu stosowania rabatów na części zamienne przy kalkulowaniu kosztów naprawy;
- zawiadamiania o możliwości zawarcia umowy najmu pojazdu zastępczego;
- ustalania czasu najmu pojazdu zastępczego, za który czynsz powinien zostać zrefundowany przez ubezpieczyciela;
- zakazu zawierania ugód bez zakończenia pełnego postępowania likwidacyjnego;
- nakazu wyraźnego określania zakresu roszczeń, których poszkodowany się zrzekł w treści ugody.

Autor niniejszego artykułu postawił sobie za zadanie wskazanie takiego modelu postępowania zakładu ubezpieczeń, w którym przestrzega on prawa i interesów osób poszkodowanych zgodnie z obowiązującym prawem odszkodowawczym i ubezpieczeniowym, a zarazem umie on wykazać wobec organu nadzoru powody legalności i słuszności swego działania. Prawo stoi bowiem ponad rekomendacjami organu nadzoru i w razie sprzeczności przepisów prawa i postanowień rekomendacji oczywistym obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest zawsze przestrzeganie prawa.

## 2. Deklarowane cele Rekomendacji dotyczących likwidacji szkód

Podstawą prawną dla Rekomendacji dotyczących likwidacji szkód jest art. 365 ust.1 pkt 2 lit. a–c ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej<sup>5</sup>. Przepis ten wskazuje, że organ nadzoru może wydawać rekomendacje skierowane do zakładów ubezpieczeń i zakładów reasekuracji w celu zapewnienia zgodności działalności zakładów ubezpieczeń i zakładów reasekuracji z przepisami prawa, zapobieżenia naruszaniu interesów ubezpieczających, ubezpieczonych lub uprawnionych z umów ubezpieczenia lub ograniczenia ryzyka występującego w działalności zakładu ubezpieczeń lub zakładu reasekuracji.

W treści Rekomendacji nie zostały określone w sposób precyzyjny cele jej wydania. Twórcy Rekomendacji poprzestali na przytoczeniu celów określonych w ustawie, nie dokonali zaś ich uszczegółowienia. Mowa jest o realizacji celu takiego jak „zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku, jego stabilności, bezpieczeństwa oraz przejrzystości, zaufania do rynku finansowego, a także zapewnienie ochrony interesów jego uczestników, jak również podejmowanie działań,

---

5. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej [tekst jednolity: Dz.U. 2022, poz. 2283].

które mają służyć prawidłowemu funkcjonowaniu rynku finansowego zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy o nadzorze nad rynkiem finansowym”.

Należy więc sądzić, że KNF nie dążyła do narzucenia zakładom ubezpieczeń jakichkolwiek celów w obszarze likwidacji szkód, które stanowiłyby uszczegółowienie celów ogólnych. Nie było również zamiarem organu nadzoru zaakcentowanie ani zogniskowanie działań likwidacyjnych zakładów ubezpieczeń na którymkolwiek z nich. KNF nie wskazała ubezpieczycielom zadań, które nie wpisują się w realizację celów ustawowych, ani też takich, które zakładają podniesienie standardów ochrony ubezpieczających, ubezpieczonych lub poszkodowanych ponad poziom określony przez ustawodawcę. Można więc rzec, że chodziło o rekomendacje dotyczące metod, a nie celów.

KNF wyraźnie wskazała, że „oczekiwania nadzorcze” kształtują cele Rekomendacji wyłącznie w zakresie organizacji i zarządzania przez zakłady ubezpieczeń procesem likwidacji szkód. To zaś jest materia odrębna od cywilnoprawnych zasad określania wysokości i sposobu ustalania odszkodowania ubezpieczeniowego. W aspekcie dotyczącym zasad określania wysokości i sposobu ustalania odszkodowania ubezpieczeniowego (czyli materii uregulowanej w prawie cywilnym i prywatnym prawie ubezpieczeniowym) celem Rekomendacji nie jest realizacja tzw. „oczekiwań nadzorczych” KNF w stosunku do zakładów ubezpieczeń, lecz jedynie zapewnienie wykonywania przez ubezpieczycieli obowiązków ustawowych.

Należy rozważyć, czy tworzenie przez KNF własnych zasad kalkulacji odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów jest rzeczywiście jedynie środkiem służącym do osiągnięcia celów, dla których wydano Rekomendacje. Czy w ten sposób zrealizują się takie cele Rekomendacji, jak zapewnienie zgodności działalności zakładów ubezpieczeń i zakładów reasekuracji z przepisami prawa albo zapobieżenie naruszeniu interesów ubezpieczających, ubezpieczonych lub uprawnionych z umów ubezpieczenia? Jeśli – zdaniem KNF – nie można kalkulować odszkodowania w inny sposób, to zapewne wymuszenie stosowania zasad kalkulacji odszkodowania ubezpieczeniowego nie jest środkiem osiągnięcia celów rekomendacji, lecz stanowi cel sam w sobie.

Taki cel nie został jednak ujawniony w treści Rekomendacji i w istocie swej stoi w opozycji do celu wyraźnie zadeklarowanego w postaci zapewnienia zgodności działalności ubezpieczycieli z przepisami prawa i dokonującej się w ten sposób ochrony interesów osób poszkodowanych. Wydaje się więc, że ustalanie przez KNF zasad kalkulacji wysokości odszkodowań jest jednak w zamiarze organu nadzoru raczej metodą, a nie celem. KNF prowadzi więc ubezpieczycieli do stanu zgodności z prawem własną, kontrowersyjną drogą, dla której brak umocowania w ustawie. Poprawia sądy, gdy okazują się one – w ocenie KNF – niewystarczająco radykalne w ochronie interesów poszkodowanych<sup>6</sup>.

### **3. Zasada „zastosuj lub wyjaśnij” w kontekście narzuconej przez KNF metodologii ustalania wysokości odszkodowania**

Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód wskazują w swej treści, że mechanizm ich stosowania przez zakłady ubezpieczeń powinien opierać się na opisanej w art. 365 ust. 5 ustawy o działalności

---

6. Por. M. Orlicki, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – obszary ochrony uzasadnione aksjologicznie i uzasadnienia pozbawione*, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *op. cit.*, s. 11–21.

ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej zasadzie „zastosuj lub wyjaśnij”<sup>7</sup>. Rekomendacje są więc wiążące w zakresie określonych przez KNF celów, nie zaś w zakresie sposobu ich osiągnięcia.

Skoro – jak wcześniej zaznaczono – KNF nie określił szczegółowych celów Rekomendacji (a poprzestał na wskazaniu celów wymienionych w art. 365 ust.1 pkt 2 lit. a–c ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej), należy je traktować jako zbiór wskazań organu nadzoru dotyczących rekomendowanych metod likwidacji szkód komunikacyjnych dokonywanej zgodnie z przepisami prawa, przy poszanowaniu interesów ubezpieczających, ubezpieczonych lub uprawnionych z umów ubezpieczenia i zarazem przy ograniczeniu ryzyka występującego w działalności zakładu ubezpieczeń lub zakładu reasekuracji.

Interpretacja KNF ogranicza się więc do metod, a nie celów. Cała treść Rekomendacji dotyczących likwidacji szkód, bez względu na sposób zredagowania poszczególnych rekomendacji głównych i rekomendacji częściowych, powinna być traktowana jako opis sugerowanego sposobu osiągnięcia celów ustawowych.

Dopuszczalne jest zatem stosowanie odmiennych od wskazanych przez KNF zasad kalkulowania odszkodowania ubezpieczeniowego. Co więcej, w niektórych przypadkach zasady odmienne od wskazanych przez KNF są jedynie właściwe, gdyż zostały ustalone (wywiedzione na drodze wykładni) z przepisów ustawowych przez Sąd Najwyższy i sądy powszechne.

## 4. Zasady określania wysokości odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Wykładnia przepisów prawa cywilnego (w szczególności Kodeksu cywilnego) oraz przepisów prywatnoprawnych zawartych w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK dokonywana jest przez sądy cywilne, w tym w sposób najbardziej autorytatywny – przez Sąd Najwyższy.

Ubezpieczyciel OC PPM wypłaca poszkodowanemu odszkodowanie tylko wówczas, gdy poszkodowanemu przysługuje odszkodowanie od osoby odpowiedzialnej za szkodę (posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym<sup>8</sup>). Również wysokość odszkodowania należnego od ubezpieczyciela jest zdeterminowana przez zakres obowiązku odszkodowawczego osoby ubezpieczonej. Określenie przez KNF materialnoprawnych zasad kształtowania wysokości odszkodowania, które ma być wypłacane przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jest równoznaczne z określaniem wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu od osoby

---

7. O działaniu zasady „zastosuj lub wyjaśnij” szeroko: B. Wojna, *Komentarz do art. 365*, [w:] P. Wajda, M. Szczyńska, *Ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej – Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2017, s. 1212–1219.

8. Trybunał Sprawiedliwości UE w wyroku z 15 listopada 2018 r. w sprawie C-648/17 stwierdził, że „zakresem pojęcia *ruchu pojazdów*, jest objęta sytuacja, w której pasażer stojącego na parkingu pojazdu, przy otwieraniu drzwi tego pojazdu, uderzył i uszkodził stojący obok pojazd”. Tak więc należy uznać, że z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, nie tylko wówczas, gdy do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu szkodę są obowiązani posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym, ale również wówczas, do odszkodowania zobowiązany jest pasażer lub jakkolwiek inna osoba. Szerzej na ten temat: M. Orlicki, *Glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 15 listopada 2018 r. [C-648/17] dotyczącego objęcia zakresem ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych szkód wyrządzonych przez pasażera w związku z użytkowaniem pojazdu*, „Prawo Asekuracyjne” 2020, nr 1, s. 61–78.

ubezpieczonej<sup>9</sup>. Ani ubezpieczony, ani też poszkodowany nie jest podmiotem nadzorowanym przez KNF, trudno więc zrozumieć, dlaczego treść ich relacji ma być (choćby pośrednio) ustalana przez organ nadzoru.

Komisja Nadzoru Finansowego – jako część aparatu władzy wykonawczej – wskazywać może sugerowane metody właściwej organizacji zakładów ubezpieczeń, pozwalającej, by zakłady te w toku postępowania likwidacyjnego umiały właściwie rozpoznać stan faktyczny i stan prawny, a w wyniku tego należycie (zgodnie z obowiązującym prawem cywilnym i jego sądową interpretacją) wypłacać należne odszkodowanie. Komisja Nadzoru Finansowego nie może jednak przesądzać o tym, jaki sposób interpretacji prawa cywilnego jest właściwy i obowiązujący dla zakładów ubezpieczeń. KNF nie może tym bardziej zmieniać sposobu interpretacji dokonanego przez Sąd Najwyższy i przyjętego przez sądy powszechne oraz narzucać go jako obowiązującego dla zakładów ubezpieczeń.

Komisja Nadzoru Finansowego zadeklarowała we wstępie do Rekomendacji, że ich treść „zawiera wymagania wynikające wprost z obowiązujących przepisów prawa, z niebudzących wątpliwości orzeczeń Sądu Najwyższego wskazujących pożądaną sposób postępowania zakładów ubezpieczeń, z potrzeby ochrony indywidualnych interesów ubezpieczających, ubezpieczonych lub uprawnionych z umów ubezpieczenia oraz z oczekiwań nadzorczych w stosunku do zakładów ubezpieczeń w zakresie organizacji i zarządzania przez nie procesem likwidacji szkód”. Należałoby więc oczekiwać, że w zakresie zagadnień prywatnoprawnych Rekomendacje będą stanowić jedynie powtórzenie zasad wynikających wprost z obowiązujących przepisów prawa oraz wierne odwzorowanie „niebudzących wątpliwości orzeczeń Sądu Najwyższego”.

Jeśli określone wymogi likwidacyjne skierowane do zakładów ubezpieczeń wyrażone są w treści ustaw w sposób tak wyraźny, tak bardzo wprost, że nie ma wątpliwości co do ich obowiązywania i kształtu prawnego wynikających z nich norm, jaki jest cel ich wyrażania w treści Rekomendacji? Nie można do nich zastosować zadeklarowanej przez KNF zasady „zastosuj lub wyjaśnij”, bo zastosowanie przepisów prawa, których wykładnia jest całkowicie jasna i niewątpliwa, stanowi przecież bezwzględny obowiązek każdego podmiotu prawa, w tym również zakładu ubezpieczeń.

Jeszcze więcej wątpliwości może budzić to, że KNF w treści rekomendacji zawarła wymagania likwidacyjne „z niebudzących wątpliwości orzeczeń Sądu Najwyższego wskazujących pożądaną sposób postępowania zakładów ubezpieczeń”. W istocie, KNF wprowadza podział na orzeczenia Sądu Najwyższego „niebudzące wątpliwości” oraz inne – te, które wątpliwości budzą. Zapewne chodzi wyłącznie o ewentualne wątpliwości organu nadzoru, nie zaś innych podmiotów stosujących prawo – w szczególności zakładów ubezpieczeń, które przecież są stronami procesów cywilnych w których owe „niebudzące wątpliwości” przepisy stanowią podstawę orzekania przez sądy cywilne.

Największym problemem z częścią Rekomendacji wkraczającą w obszar prawa prywatnego jest jednak to, że interpretacje dokonane przez KNF nie stanowią ani wiernego odzwierciedlenia powszechnie akceptowanych (co oznacza: większościowych) sposobów wykładni przepisów, ani też nie pozostają w zgodzie ze sposobem interpretowania tych przepisów przedstawionym w orzeczeniach Sądu Najwyższego.

---

9. Por. A. Wąsiewicz [oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz], *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 40; B. Wolińska, M. Więcko, *Zakres ochrony ubezpieczeniowej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, [w:] *Ubezpieczenia komunikacyjne*, [red.] S. Rogowski, Poltex, Warszawa 2008, s. 71–73.

W niektórych kwestiach prywatnoprawnych zakłady ubezpieczeń będą zmuszone do zawiadomienia KNF o tym, że Rekomendacji nie stosują i stosować nie zamierzają. Ich stosowanie byłoby bowiem działaniem niezgodnym z prawem.

Są również takie zagadnienia cywilnoprawne poruszone przez KNF, w których nakazywane w Rekomendacjach zachowanie zakładu ubezpieczeń może być sugerowane jako właściwe i pożądane z punktu widzenia interesów osób poszkodowanych, ale nie może być traktowane jako zachowanie nakazane prawnie i obowiązujące. Prawo prywatne daje kontrahentom szeroki margines wolności, który może być wypełniany na wiele różnych sposobów. Nie jest zadaniem organów władzy wykonawczej ingerowanie w wolność podmiotów prawa prywatnego w miejscach, w których ustawodawca postanowił wolność tę zagwarantować. Chodzi w szczególności o ograniczanie przez KNF swobody stron w zakresie zasad zawierania ugody kończącej postępowanie likwidacyjne (o czym mowa w dalszej części niniejszego artykułu).

## 5. Sposób ustalania wysokości odszkodowania przy uwzględnieniu cen z rynku lokalnego (specyficznie definiowanego)

Rekomendacja 15.3 zakłada, że ustalenie kosztów naprawy pojazdu powinno być dokonane w oparciu o rynkową wartość usług, materiałów i części zamiennych z zastosowaniem norm czasowych operacji naprawczych i stawki za roboczogodzinę ustalonej przez zakład ubezpieczeń na podstawie cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na rynku lokalnym (rozumianym jako obszar gminy lub powiatu, na terenie których znajduje się miejsce zamieszkania albo siedziba uprawnionego).

O *rynku lokalnym* mowa również w rekomendacjach: 15.4, 15.7, 16.1, 16.6, 19.2, 20.2 oraz 21.5. Nie jest przy tym jasne, czy w tych rekomendacjach pojęcie rynku lokalnego należy rozumieć w taki sam sposób, jak w rekomendacji 15.3. W Rekomendacjach bowiem przyjęto metodę wyraźnego definiowania pojęć w odrębnej ich sekcji (*Słownik pojęć*). Pojęcia używane wielokrotnie, którym należy nadawać jednolite znaczenie, zostały zdefiniowane w tymże słowniku. Skoro w słowniku pojęć brak definicji rynku lokalnego, to zapewne zamiarem twórców Rekomendacji nie było nadanie temu pojęciu stałego, jednolitego znaczenia w wielu rekomendacjach częściowych.

Przynajmniej jeden raz (w rekomendacji 15.3) KNF zdefiniowała rynek lokalny w sposób zawężający, wskazując, że jest nim „obszar gminy lub powiatu, na terenie których znajduje się miejsce zamieszkania albo siedziba uprawnionego”. Czy definicja ta rzeczywiście odzwierciedla „wymagania wynikające wprost z obowiązujących przepisów prawa, z niebudzących wątpliwości orzeczeń Sądu Najwyższego wskazujących pożądany sposób postępowania zakładów ubezpieczeń”? Z deklaracji zawartej we wstępie do Rekomendacji wynika przecież, że zamiarem KNF nie było tworzenie nowych prywatnoprawnych zasad szacowania wysokości odszkodowań za szkody komunikacyjne, lecz jedynie odzwierciedlenie tego, co wynika bezpośrednio z przepisów prawa i niewątpliwie słusznych wyroków Sądu Najwyższego.

Należy rozważyć, czy obowiązujące prawo nakazuje w sposób stanowczy uwzględnianie przy kalkulacji wysokości odszkodowania „stawki za roboczogodzinę ustalonej przez zakład ubezpieczeń na podstawie cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na rynku lokalnym (rozumianym jako obszar gminy lub powiatu, na terenie których znajduje się miejsce zamieszkania

albo siedziba uprawnionego), które są w stanie dokonać naprawy w sposób zapewniający przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę”.

Prawo cywilne unika regulacji szczegółowo i kazuistycznie określających zasady ustalania wartości należnego odszkodowania. Przesądza, że odszkodowanie powinno być pełne, zaś szczegółowe dyrektywy jego określania zależą od okoliczności sprawy. W każdym przypadku istotne jest przede wszystkim to, by wydatki poczynione na naprawę uszkodzonej lub zniszczonej rzeczy (gdy odszkodowanie pokrywa tego rodzaju koszty) były niezbędne i ekonomicznie uzasadnione.

W taki też sposób Sąd Najwyższy odnosi się do kwestii uwzględnienia przy weryfikacji poniesionych kosztów naprawy cen występujących na rynku lokalnym.

W uchwale Sądu Najwyższego – Izba Cywilna z dnia 13 czerwca 2003 roku (sygn. III CZP 32/03) wskazano, że „odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku”.

W uzasadnieniu uchwały sygn. III CZP 32/03 Sąd Najwyższy pisał: „Sens przedstawionego SN zagadnienia prawnego sprowadza się do określenia wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu od ubezpieczyciela w związku z naprawieniem pojazdu przez wybrany przez niego warsztat naprawczy. Warsztaty te mogą posługiwać się różnymi cenami w zakresie tych samych lub podobnych prac naprawczych. Co więcej, ceny te mogą odbiegać w odpowiedniej skali od cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na odpowiednim rynku lokalnym (np. na terenie określonego miasta lub gminy). W takiej właśnie sytuacji powstaje zagadnienie określenia wysokości omawianego odszkodowania przysługującego poszkodowanemu”.

Sąd Najwyższy, jak widać, uznaje potrzebę uwzględnienia cen stosowanych przez warsztaty działające na rynku lokalnym. Wskazuje jednak, że chodzi o „odpowiedni” rynek lokalny. Otwiera tym samym możliwość racjonalnej oceny obszaru, na którym została rzeczywiście dokonana naprawa, której koszty powinny zostać przez ubezpieczyciela zaakceptowane – obszaru, który powinien zostać przez ubezpieczyciela uznany za „odpowiedni rynek lokalny”. Sąd Najwyższy nie zdobył się na precyzyjne ustalenie jego granic. Uznał zatem, że kwestia ta powinna być rozsądnie analizowana z uwzględnieniem okoliczności każdego przypadku. „Odpowiedni” rynek lokalny jest zapewne szerszy, gdy chodzi o naprawy o większej wartości, bardziej specjalistyczne, odnoszące się do samochodów rzadszych marek.

Nie zawsze racjonalnym jest uznawanie, że rynek lokalny musi być powiązany z obszarem zamieszkania poszkodowanego. Niekiedy rozsądniejsze jest powierzenie naprawy warsztatowi, który mieści się nieopodal miejsca wypadku samochodowego lub też innemu warsztatowi, jeśli tylko szczególne okoliczności sprawy na to wskazują. Nie można tego z góry przesądzić, a decydować powinny względy racjonalności wynikające z okoliczności konkretnego zdarzenia.

Sąd Najwyższy pisze w uzasadnieniu uchwały: „Terytorialny aspekt kształtowania się cen stosowanych przez zakłady naprawcze w zakresie różnych kategorii usług naprawczych należy brać pod uwagę także wówczas, gdy odrzuca się możliwość przyjmowania w zakresie ustalania wysokości odszkodowania formuły cen przeciętnych. Poszkodowany mógłby dokonać naprawy samochodu np. w miejscu zamieszkania, w miejscu uszkodzenia samochodu. Miejsca te wyznaczają jednocześnie rynek lokalny usług naprawczych, tj. krąg podmiotów świadczących usługi naprawcze na określonym obszarze. Jeżeli zatem poniesione przez poszkodowanego koszty naprawy samochodu odpowiadają cenom stosowanym przez usługodawców na lokalnym rynku (np. cenom stosowanym przez autoryzowane warsztaty naprawcze działające na tym rynku) i jednocześnie



można te koszty zaliczyć do kategorii niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy, ubezpieczyciel nie miałby uzasadnionych podstaw do odmowy wypłaty odszkodowania odpowiadającego wspomnianym kosztom. W rezultacie należałoby przyjąć, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku usług naprawczych”.

Jak widać, Sąd Najwyższy przez dokonanie naprawy na rynku lokalnym rozumie dokonanie jej np. w miejscu zamieszkania poszkodowanego lub w miejscu uszkodzenia samochodu. Są to przykłady miejsc, które można uznać za „rynek lokalny” – nie jest to więc katalog zamknięty. Niekiedy okoliczności zdarzenia mogą przesądzić o tym, że za rynek lokalny będzie można (i trzeba) uznać zupełnie inny obszar. Poza tym, że Sąd Najwyższy określa rynek lokalny bardzo elastycznie (bo wskazując tylko przykłady), to jeszcze wyraźnie dopuszcza uznanie, że rynek lokalny może być wyznaczony przez miejsce wystąpienia szkody.

Należy ponadto zauważyć, że Sąd Najwyższy uznaje potrzebę uwzględniania cen stosowanych przez warsztaty działające na rynku lokalnym w odniesieniu do zasad weryfikacji przez ubezpieczyciela zasadności przyjęcia określonych kosztów naprawy, według których ustalono wynagrodzenie dla warsztatu, gdy wynagrodzenie to zostało już zapłacone przez poszkodowanego (lub przynajmniej: gdy powstało już roszczenie o jego zapłatę). Poszkodowany dokonał więc już wcześniej wyboru warsztatu na rynku lokalnym, a warsztat ten wykonał naprawę pojazdu.

O tym, że uwzględnić należy koszty naprawy określone według cen stosowanych przez warsztaty działające na rynku lokalnym, pisał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu cytowanej wyżej uchwały, określając założenia, na których opiera się sformułowany w niej pogląd prawny: „poszkodowany w wybranym przez siebie warsztacie naprawczym dokonał naprawy uszkodzonego samochodu i przedstawił ubezpieczycielowi odpowiednie faktury określające koszty tych napraw. Odpowiednie wydatki przez poszkodowanego zostały zatem już poniesione i powstało zagadnienie ich skompensowania przez ubezpieczyciela. [...] poszkodowany powierzył dokonanie naprawy uszkodzonego samochodu wybranemu przez siebie warsztatowi naprawczemu”.

Jeszcze wyraźniej mówi o tym następujący fragment uzasadnienia uchwały: „Sens przedstawionego Sadowi Najwyższemu zagadnienia prawnego sprowadza się do określenia wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu od ubezpieczyciela w związku z naprawieniem pojazdu przez wybrany przez niego warsztat naprawczy. Warsztaty te mogą posługiwać się różnymi cenami w zakresie tych samych lub podobnych prac naprawczych”.

Sąd Najwyższy podkreśla, że koszty, których weryfikacji dotyczy uchwała, powstały „w związku z naprawieniem pojazdu przez wybrany przez niego warsztat naprawczy”. Nie chodzi więc o określenie zasad kalkulacji cen w kosztorysie – wówczas naprawa nie została dokonana, nie wiadomo, czy kiedykolwiek zostanie dokonana, w szczególności zaś – poszkodowany nie dokonał wyboru żadnego konkretnego warsztatu naprawczego, ani działającego na rynku lokalnym, ani też poza nim.

Sąd Najwyższy w uchwale sygn. III CZP 32/03 w sposób wyraźny odnosi się do ustalania zasad kompensacji przez ubezpieczyciela kosztów naprawy pojazdu tylko w przypadku rzeczywiście dokonanej naprawy w wybranym przez poszkodowanego warsztacie. Nie ma żadnych podstaw do tego, by zasady te były traktowane jako zasady uniwersalne. Co więcej, zasady te w istocie nie mogą znaleźć zastosowania do odszkodowań kalkulowanych według kosztorysu. W ich przypadku, żaden warsztat nie został przez poszkodowanego wybrany – do naprawy bowiem (jeszcze) nie doszło.

Nie można opierać się na hipotetycznym, teoretycznym wyborze warsztatu przez poszkodowanego żądającego odszkodowania według kosztorysu. Nieuchronnie poszkodowany wybierałby w takim przypadku zasady (stawki) naprawienia pojazdu w najdroższym warsztacie działającym na rynku lokalnym.

KNF w rekomendacji 15.3 rozstrzygnęła zagadnienie cywilnoprawne, które nie wynika wprost z obowiązujących przepisów. Uczyniła to jednak w sposób odmienny od Sądu Najwyższego. Odmienność ta polega na przesądzeniu w sposób bezwzględny, że zakład ubezpieczeń powinien kalkulować odszkodowanie ubezpieczeniowe przy uwzględnieniu „stawki za roboczogodzinę ustalonej przez zakład ubezpieczeń na podstawie cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na rynku lokalnym (rozumianym jako obszar gminy lub powiatu, na terenie których znajduje się miejsce zamieszkania albo siedziba uprawnionego)”. Sąd Najwyższy dopuszcza inne sposoby rozumienia rynku lokalnego – w szczególności jako obszar, na którym doszło do szkody komunikacyjnej.

Sąd Najwyższy w sposób wyraźny ogranicza zasady kompensacji szkód komunikacyjnych w oparciu o stawki obowiązujące na rynku lokalnym do przypadków rzeczywiście poniesionych przez poszkodowanego kosztów naprawy pojazdu w wybranym przez poszkodowanego warsztacie. KNF zaś nie dostrzega tego ograniczenia i nakazuje stosowanie rekomendacji 15.3 przy kalkulowaniu kosztów naprawy metodą kosztorysową.

KNF nie powtarza tez wyrażonych w wyrokach Sądu Najwyższego, lecz sformułuje tezy nowe – zdecydowanie dalej idące i odmiennie określające sposób kalkulowania odszkodowania. KNF wykracza poza zakres, którego powinien się trzymać, i wkracza w domenę orzecznictwa sądowego dotyczącego materii prywatnoprawnej.

Należy podkreślić, że podejście Sądu Najwyższego zakładające elastyczność i uwzględnianie okoliczności konkretnego zdarzenia zdecydowanie lepiej odpowiada powszechnie akceptowanemu sposobowi określania zakresu obowiązku odszkodowawczego. W każdym bowiem przypadku obowiązek ten powinien być wyznaczany przy uwzględnieniu reguł racjonalności. Ich przejawem jest odejście od sztywnych zasad określających obszar geograficzny, na którym powinny mieścić się warsztaty naprawcze, których stawki powinny być uwzględniane przy kalkulowaniu wysokości odszkodowania. Należy uwzględniać szereg czynników związanych z okolicznościami zdarzenia, w szczególności koszty danej naprawy, relacje kosztów części zamiennych do kosztów robocizny, możliwości i koszty transportu uszkodzonego pojazdu do warsztatu położonego poza miejscem zamieszkania poszkodowanego.

Niekiedy konieczność uwzględniania kosztów naprawy w warsztacie na obszarze gminy lub powiatu, w którym miejsce zamieszkania ma poszkodowany, prowadziłoby do rozwiązań niepożądanych. Dotyczy to zwłaszcza przypadków, w których dany warsztat ze względów technologicznych lub ekonomicznych jest w danej gminie lub powiecie jedynym usługodawcą dokonującym naprawy danego rodzaju. Niemożność skorzystania z usług usługodawców z innych miejscowości oferujących naprawy po znacznie niższych stawkach, prowadziłaby do rozwiązań niesprawiedliwych i nieefektywnych ekonomicznie.

Porzucenie sztywnych i bezwzględnych zasad jest konieczne przy określaniu sposobu naprawy i przy kalkulacji kosztów naprawy pojazdów o bardzo dużej wartości, drogich, niestandardowych, zabytkowych, rzadkich. We wszystkich takich przypadkach właściwe jest stosowanie elastycznych reguł postępowania, określonych przez Sąd Najwyższy, nie zaś sztywnych – wskazanych w rekomendacjach Komisji Nadzoru Finansowego.

KNF w swym stanowisku zawartym w odpowiedziach na pytania dotyczące sposobu rozumienia rekomendacji na pytanie: „Czy w Rekomendacji 15 został wprowadzony wymóg dokonywania naprawy pojazdu wyłącznie na rynku lokalnym wyznaczonym miejscem zamieszkania uprawnionego?”, odpowiedział, że „Rekomendacja 15 nie wprowadza takiego bezwzględnego wymogu. Uprawniony ma swobodę wyboru warsztatu naprawczego, w którym dokona naprawy pojazdu, o czym stanowi Rekomendacja 15.7”<sup>10</sup>. Potwierdzając trafność stanowiska KNF, należy jednak dostrzec, że w Rekomendacji nie chodzi o to, gdzie pojazd będzie naprawiany, a jedynie o to, jak będą kalkulowane koszty naprawy stanowiące podstawę ustalenia wysokości odszkodowania. W tej zaś kwestii KNF bezwzględnie nakazuje, by były to koszty ustalone według stawek obowiązujących na rynku lokalnym (bardzo wąsko i nieelastycznie rozumianym).

Realizacja przez zakłady ubezpieczeń celu w postaci właściwego ukształtowania zasad ustalania odszkodowania ubezpieczeniowego zakłada elastyczność w dokonywaniu oceny podstaw ustalania stawki za robocizogodzinę przy kalkulowaniu odszkodowania ubezpieczeniowego. Zasadą jest ustalenie ich przy uwzględnieniu cen stosowanych przez warsztaty naprawcze działające na rynku lokalnym (rozumianym jako teren, na którym znajduje się miejsce zamieszkania albo siedziba uprawnionego, lub też jako teren, na którym doszło do szkody), albo też na innym obszarze, jeżeli celowym i ekonomicznie uzasadnionym byłoby uwzględnienie cen stosowanych przez taki warsztat. W każdym przypadku będą brane pod uwagę ceny stosowane wyłącznie przez te warsztaty, które są w stanie dokonać naprawy w sposób zapewniający przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę.

## 6. Zakaz stosowania rabatów przy ustalaniu wysokości odszkodowania ubezpieczeniowego

Rekomendacja 17.3 ma następujące brzmienie: „17.3. Ustalając należne świadczenie, zakład ubezpieczeń nie może powoływać się na rabaty lub upusty, obowiązujące we współpracujących z nim warsztatach naprawczych i punktach sprzedaży”.

Kwestia dopuszczalności uwzględniania przez zakład ubezpieczeń przy ustalaniu wysokości należnego poszkodowanemu świadczenia odszkodowawczego rabatów i upustów obowiązujących we współpracujących z zakładem warsztatach i punktach sprzedaży, należy do materii prywatnoprawnej. Nie została ona dotychczas wyraźnie przesądzona w przepisach żadnej z ustaw. W czasie, gdy KNF wydawała rekomendacje, zagadnienie to objawiło się jako sporne, wątpliwe i wymagające rozstrzygnięcia. Dotyczyły go pytania prawne zadane Sądowi Najwyższemu przez Sąd Okręgowy w Warszawie (sygn. III CZP 119/22, data wpływu: 1 czerwca 2022 r.) oraz Rzecznika Finansowego (z dnia 30 sierpnia 2022 r.).

W dniu 6 października 2022 roku została wydana uchwała Sądu Najwyższego – Izby Cywilnej (sygn. III CZP 119/22). Jej teza brzmi: „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

---

10. [https://www.knf.gov.pl/dla\\_rynk/regulacje\\_i\\_praktyka/rekomendacje\\_i\\_wytyczne/sektor\\_ubezpieczeniowy/Rekomendacje/Rekomendacje\\_dot\\_likwidacji\\_szkod\\_z\\_ubezpieczen\\_komunikacyjnych/Q&A\\_do\\_Rekomendacji\\_LSK](https://www.knf.gov.pl/dla_rynk/regulacje_i_praktyka/rekomendacje_i_wytyczne/sektor_ubezpieczeniowy/Rekomendacje/Rekomendacje_dot_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych/Q&A_do_Rekomendacji_LSK) [dostęp: 8.04.2023].

i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy”. W uzasadnieniu uchwały Sąd Najwyższy podkreśla obowiązek uczciwego wyplatania przez ubezpieczycieli należnych odszkodowań – bez sztucznego ich zawyżania lub zaniżania. Sąd Najwyższy akceptuje w pełni odwoływanie się do faktycznie stosowanych przez ubezpieczycieli rabatów i ulg, a zakazuje stosowania zabiegów nieetycznych służących „sztucznemu obniżaniu odszkodowania” poprzez wskazywanie rzekomych rabatów i ulg. Niedopuszczalne jest powoływanie się przez ubezpieczyciela na obniżoną cenę części zamiennych, jeśli części w takiej cenie nie mogłyby być użyte przy naprawie pojazdu.

Uchwała SN przesądziła zatem, że zakład ubezpieczeń może – wbrew stanowisku KNF – uwzględnić rabaty i upusty przy kalkulowaniu wysokości odszkodowania. Bez wątplenia bowiem rabaty i upusty są czynnikami wpływającymi na kształtowanie cen towarów i usług niezbędnych do dokonywania naprawy uszkodzonych pojazdów. Są one skutkiem działania gry rynkowej – oddziaływania na siebie popytu i podaży, którego efektem jest ukształtowanie się ceny równowagi rynkowej. Ubezpieczyciele jako nabywcy dużych pakietów usług i towarów niezbędnych do napraw mogą korzystać z niższych cen uwzględniających rabaty i upusty. Takie niższe, w szczególności sposób (ale zgodnie z zasadami gospodarki rynkowej) kształtowane ceny są jednak ciągle cenami w rozumieniu art. 363 §2 k.c. (który wskazuje, że „wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen...”).

Zanegowanie możliwości uwzględniania cen, które są stosowane przy nabywaniu przez ubezpieczycieli dużych pakietów towarów i usług niezbędnych do dokonywania napraw pojazdów, musiałoby wiązać się z zanegowaniem faktu, że ceny takie są rzeczywiście stosowane w obrocie, w szczególności zaś: że są cenami transakcyjnymi, a nie teoretycznymi lub ofertowymi. Jeśli ubezpieczyciel może zapewnić właściwą, pełnowartościową naprawę pojazdu, płacąc za to relatywnie niskie wynagrodzenie, nie powinien być zobowiązany do zapłaty żadnych dodatkowych środków, które odpowiadają kosztom robocizny i części, ponoszonym przez podmioty, które z rabatu nie korzystają.

Prawo odszkodowawcze winno gwarantować poszkodowanemu świadczenie o wartości wystarczającej dla dokonania restytucji uszkodzonego mienia. Wartość ta musi być jednak wyznaczona metodami rynkowymi. Oznacza to konieczność uwzględniania rabatów, upustów, promocji itp. Każdy z tych mechanizmów znajduje swoje uzasadnienie rynkowe i wpływa na realną wycenę dóbr i usług służących do restytucji. Nie ma powodu, by wycena ta była dokonywana przy uwzględnieniu cen, które odbiegają *in plus* od poziomu rynkowego. Dotyczy to oczywiście wyłącznie przypadków, w których rabaty i upusty są osiągalne przy nabywaniu dóbr i usług służących do naprawy, gdy poszkodowany został zawiadomiony o możliwości skorzystania z nich i realnie mógł z nich skorzystać bez nadmiernych trudności i przeszkód.

W swym stanowisku uzupełniającym rekomendację KNF stwierdziła, że „zgodnie z Rekomendacją 17.3 zakład ubezpieczeń nie może się powoływać na rabaty lub upusty, obowiązujące we współpracujących z nim warsztatach naprawczych i punktach sprzedaży. Zastosowanie rabatów jest możliwe, jeżeli są one powszechnie dostępne dla wszystkich podmiotów uczestniczących w obrocie gospodarczym na danym rynku. Należy więc rekomendować, aby zakłady ubezpieczeń, realizując cel w postaci właściwego ukształtowania zasad ustalania odszkodowania ubezpieczeniowego, zadeklarowały, że wewnętrzna procedura określania wysokości odszkodowania ubezpieczeniowego pozwala na kształtowanie ich według cen rynkowych towarów i usług niezbędnych do dokonywania

napraw pojazdów. Ceny te są kształtowane poprzez różnorakie czynniki rynkowe – wśród których znajdują się również rabaty i upusty udzielane przez dostawców”<sup>11</sup>.

Paradoksalnie, zgodnie z poglądem KNF, rabaty i upusty mogą być więc uwzględniane tylko wówczas, gdy nie są prawdziwymi rabatami i upustami, lecz powszechnie obowiązującymi (dla wszystkich klientów) obniżkami cen części i stawek roboczogodziny. Rabaty i upusty mają sens wyłącznie wówczas, gdy obowiązują wyłącznie w odniesieniu do niektórych klientów – ze względu na ich szczególne cechy – w szczególności wysoki wolumen zakupów. Ubezpieczyciele są takimi szczególnymi klientami i z tego względu mogą korzystać z rabatów i upustów, później zaś z optymalnych ekonomicznie warunków dokonywania napraw przy likwidacji szkód komunikacyjnych w pojazdach należących do osób poszkodowanych.

## 7. Obowiązek zawiadomienia o możliwości zawarcia umowy najmu pojazdu zastępczego

Komisja Nadzoru Finansowego w przygotowanych przez siebie rekomendacjach wiele miejsca poświęciła zasadom finansowania przez zakłady ubezpieczeń kosztów najmu pojazdu zastępczego. W zasadniczej części zasady te są powtórzeniem tez sformułowanych przez Sąd Najwyższy w licznych orzeczeniach odnoszących się do tego zagadnienia.

Wskazać należy na dwie, z pozoru drobne kwestie, które świadczą dobitnie o ambicjach KNF w zakresie „modyfikowania” stanowiska Sądu Najwyższego dotyczącego rozstrzygnięć problemów prywatnoprawnych związanych z najmem pojazdów zastępczych.

Pierwszą z nich jest nałożenie na zakłady ubezpieczeń w treści rekomendacji 21.5 obowiązku informowania poszkodowanych o zasadach uznawania kosztów najmu pojazdu zastępczego. Obowiązek taki nie wynika jednak z przepisów prawa. Przepisy ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK regulują przebieg postępowania likwidacyjnego oraz zakres i treść obowiązków zakładu ubezpieczeń w tym postępowaniu. Żadna z tych ustaw nie wspomina o obowiązku informowania poszkodowanego o zasadach uznawania kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Zakład ubezpieczeń nie jest zobowiązany, by kierować do poszkodowanego pouczenie o tym, według jakich zasad ustalana będzie wysokość świadczenia odszkodowawczego. Dotyczy to w równym stopniu świadczeń odszkodowawczych mających na celu pokrycie kosztów najmu pojazdu zastępczego, jak i innych świadczeń odszkodowawczych. Zwrot czynszu najmu pojazdu zastępczego nie jest (i nie może być) wyjątkowym elementem świadczenia odszkodowawczego, do którego stosują się wyjątkowe, zaostrzone zasady.

W uchwale z dnia 24 sierpnia 2017 roku (sygn. III CZP 20/17) Sąd Najwyższy nie tylko nie nakazał ubezpieczycielom zawiadamiać poszkodowanych o zasadach ustalania świadczenia odszkodowawczego stanowiącego zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego, ale uznał, że obowiązkiem poszkodowanego jest uzyskanie informacji od ubezpieczyciela dotyczących tej kwestii, w szczególności zaś tego, czy ubezpieczyciel ma zamiar zaproponować pojazd zastępczy z własnej

---

11. [https://www.knf.gov.pl/dla\\_rynku/regulacje\\_i\\_praktyka/rekomendacje\\_i\\_wytyczne/sektor\\_ubezpieczeniowy/Rekomendacje/Rekomendacje\\_dot\\_likwidacji\\_szkod\\_z\\_ubezpieczen\\_komunikacyjnych/Q&A\\_do\\_Rekomendacji\\_LSK](https://www.knf.gov.pl/dla_rynku/regulacje_i_praktyka/rekomendacje_i_wytyczne/sektor_ubezpieczeniowy/Rekomendacje/Rekomendacje_dot_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych/Q&A_do_Rekomendacji_LSK) [dostęp: 8.04.2023].

floty lub też z floty przedsiębiorcy z nim współpracującego. Sąd Najwyższy pisał, że „konieczność dodatkowego kontaktu z ubezpieczycielem – w praktyce zwykle telefonicznego – nie może być uznana za niedogodność, która uzasadnia poniesienie wyższych kosztów najmu. Co więcej, należy uznać, że w ramach ciążącego na poszkodowanym obowiązku minimalizacji szkody i współdziałania z dłużnikiem (ubezpieczycielem) mieści się obowiązek niezwłocznego zasięgnięcia informacji co do tego, czy ubezpieczyciel może zaproponować poszkodowanemu pojazd zastępczy równorzędny uszkodzonemu (zniszczonemu)”.

Bardzo jasno widać różnicę stanowisk między KNF i SN. Gdyby rzeczywiście na ubezpieczycielu ciążył obowiązek informowania uprawnionego o zasadach uznawania kosztów najmu pojazdu zastępczego, wówczas pozbawiony sensu i znaczenia byłby obowiązek poszkodowanego niezwłocznego zasięgnięcia informacji o możliwości skorzystania z pojazdu zastępczego oferowanego przez ubezpieczyciela.

KNF wiąże z niedopełnieniem obowiązku zawiadomienia o zasadach uznawania kosztów najmu pojazdu zastępczego bardzo daleko idące konsekwencje odszkodowawcze. W treści rekomendacji 21.7 stwierdzono bowiem, że „zakład ubezpieczeń przy dokonywaniu oceny zasadności kosztów najmu pojazdu zastępczego nie może powoływać się na zasady, o których nie poinformował uprawnionego”.

Czy oznacza to, że zakład ubezpieczeń – zdaniem KNF – pozbawiony jest możliwości podnoszenia faktu obowiązywania zasad prawa odszkodowawczego, w tym również ustalonych przez SN zasad określających zakres koniecznego zwrotu czynszu najmu pojazdu zastępczego, tylko dlatego, że zakład ubezpieczeń nie poinformował poszkodowanego o obowiązywaniu tych zasad? Pozytywna odpowiedź na to pytanie oznaczałaby, że KNF tworzy w Rekomendacjach nie tylko nieznaną prawu i przeciwny stanowisku SN nakaz informowania poszkodowanego o zasadach uznawania kosztów najmu pojazdu zastępczego, ale również określa, kiedy zakład ubezpieczeń jest uprawniony do podnoszenia faktu obowiązywania zasad uznawania kosztów najmu, kiedy zaś – zmuszony do uznawania wszelkich roszczeń bez możliwości ich kwestionowania.

Wydaje się, że KNF bardzo daleko wyszła w opisanym zakresie poza mandat udzielony jej przez ustawodawcę. Prawo nie nakłada na zakłady ubezpieczeń obowiązku informowania poszkodowanego o zasadach uznawania kosztów najmu pojazdu zastępczego. Niewykonanie takiego (rzekomego) obowiązku nie ma wpływu na wysokość należnego odszkodowania.

## 8. Czas najmu pojazdu zastępczego

W jeszcze jednej kwestii dylematy prawa prywatnego odnoszące się do zwrotu przez ubezpieczyciela kosztów najmu pojazdu zastępczego zostały rozstrzygnięte przez KNF w sposób sprzeczny z orzeczeniem Sądu Najwyższego.

W Rekomendacji 21.10 czytamy: „Zakład ubezpieczeń nie powinien wyznaczać automatycznie zakresu czasowego odpowiedzialności z tytułu zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, w szczególności ograniczać tego zakresu czasowego do tzw. czasu technologicznej naprawy (obejmującego wyłącznie teoretycznie przyjętą sumę roboczogodzin potrzebną do naprawy pojazdu) przy pominięciu innych obiektywnych czynników, wpływających na okres niemożności korzystania z własnego pojazdu przez uprawnionego. W szczególności świadczenie zakładu ubezpieczeń powinno obejmować zwrot celowych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków za okres

przedłużającej się naprawy pojazdu, chyba że są one następstwem okoliczności, za które ponosi odpowiedzialność uprawniony”.

Zasadom odpowiedzialności ubezpieczyciela za czynsz najmu pojazdu zastępczego za okres przedłużającej się naprawy pojazdu poświęcona została uchwała Sądu Najwyższego z 15 lutego 2019 roku (sygn. III CZP84/18). Czytamy w niej: „Odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego obejmuje także celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego w okresie przedłużającej się naprawy, chyba że są one następstwem okoliczności za które odpowiedzialność ponosi poszkodowany lub osoba trzecia”.

Sąd Najwyższy bardzo obszernie tłumaczył, w jakich przypadkach odpowiedzialność za przedłużającą się naprawę ponosi osoba trzecia. Najważniejszym i zapewne najczęstszym jest ten, gdy odpowiedzialność taką ponosi warsztat, w którym prowadzona jest naprawa (w szczególności wówczas, gdy zwlekał z zamówieniem potrzebnych części lub gdy zamówił części niewłaściwe). Warsztaty bywają niekiedy zainteresowane tym, by najem (finansowany przez ubezpieczyciela) trwał jak najdłużej, gdyż występują w nim jako wynajmujący.

Czy KNF mógł pominąć tak istotny wątek sprawy? Czy mógł nie dostrzec tak wyraźnej tezy SN i tak obszernej argumentacji za nią przemawiającej? Czy też może KNF ma odmienny pogląd prawny, chciał go w Rekomendacjach przedstawić i nakazać zakładom ubezpieczeń jego realizację?

Pamiętać trzeba, że chodzi o zagadnienie, które bez wątplenia dotyczy prawa prywatnego, i to Sąd Najwyższy uprawniony jest do jego rozstrzygnięcia. Wszystkie podmioty prawa (zarówno nadzorowane przez KNF, jak i niepodlegające nadzorowi) powinny więc przyjąć, że odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego w okresie przedłużającej się naprawy, chyba że są one następstwem okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi nie tylko poszkodowany, ale i osoba trzecia.

## 9. Zakaz zawierania ugód bez zakończenia pełnego postępowania likwidacyjnego

Rekomendacja 25.1 ma następujące brzmienie: „Zakład ubezpieczeń nie powinien proponować zawarcia ugody zanim nie wyjaśni okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i wysokości świadczenia”.

Brak jakiegokolwiek przepisu, który stanowiłby wyraźną podstawę prawną dla obowiązku przeprowadzenia przez zakład ubezpieczeń postępowania likwidacyjnego w przypadku, gdy poszkodowany gotów jest zawrzeć ugodę, mimo że postępowanie likwidacyjne nie zostało przeprowadzone lub też: że zostało ono przeprowadzone w ograniczonym zakresie.

Lektura art. 28 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej oraz art. 13 ust.1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK prowadzi do wniosku, że istnieją cztery alternatywne i niezależne od siebie podstawy wypłaty przez zakład ubezpieczeń świadczeń ubezpieczeniowych:

- uznanie roszczenia uprawnionego z umowy ubezpieczenia w wyniku ustaleń dokonanych w przeprowadzonym przez zakład ubezpieczeń postępowaniu likwidacyjnym;
- ugoda zawarta z uprawnionym;



- orzeczenie sądu;
- sposób określony w przepisach ustawy z dnia 6 listopada 2008 roku o prawach pacjenta i Rzeczniku Praw Pacjenta<sup>12</sup>.

W literaturze przedmiotu spotykane są zarówno stanowiska akcentujące to, że ustawa nie wymaga przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego przed zawarciem umowy<sup>13</sup>, jak i takie, które wskazują, że choć z brzmienia ustawy obowiązek taki nie wynika, to jednak postępowanie likwidacyjne powinno być przeprowadzone również wówczas, gdy zakład ubezpieczeń zawiera z uprawnionym umowę i gdy jest ona podstawą wypłaty świadczenia<sup>14</sup>.

Z całą pewnością nie można stwierdzić, że obowiązek przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego w przypadku zawarcia umowy wynika wprost i w sposób niewątpliwy z brzmienia ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej lub ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK. Pogląd o obowiązku przeprowadzenia takiego postępowania jest raczej wyrazem woli szczególnego, wykraczającego poza standardy ustawowe chronienia interesów osób poszkodowanych.

Z drugiej strony, należy jednak wyrazić wątpliwość, czy z punktu widzenia zakładu ubezpieczeń zawieranie umów nie traci swego sensu w przypadku, gdy brak możliwości dokonywania uproszczeń w zasadach działań likwidacyjnych – całkowitej rezygnacji z przeprowadzenia postępowania lub choćby rezygnacji z istotnej jego części, lub też bardzo znaczącego uproszczenia zasad jego prowadzenia.

Skoro prawo traktuje uznanie roszczenia uprawnionego z umowy ubezpieczenia w wyniku ustaleń dokonanych w przeprowadzonym zakład ubezpieczeń postępowaniu likwidacyjnym oraz umowę zawartą z uprawnionym jako niezależne od siebie podstawy wypłaty przez ubezpieczyciela, KNF nie może ograniczać swobody wyboru zagwarantowanej przez ustawodawcę poprzez stawianie wymogu przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego i ustalenia wysokości odszkodowania przed zawarciem umowy.

## 9. Nakaz wyraźnego określania zakresu roszczeń, których poszkodowany się zrzekł

Rekomendacja 25.4 wskazuje, że „jeżeli przekazana przez zakład ubezpieczeń propozycja umowy obejmuje zrzeczenie się roszczeń przez uprawnionego, treść umowy powinna wyraźnie wskazywać, jakich konkretnie roszczeń zrzeka się uprawniony”.

W istocie, treść tej rekomendacji ściśle wiąże się z treścią wcześniej omówionej rekomendacji 25.1. Tylko bowiem po dokonaniu postępowania likwidacyjnego możliwe byłoby szczegółowe wskazanie, jakich konkretnie roszczeń (zidentyfikowanych w postępowaniu likwidacyjnym) zrzeka się uprawniony. Jeśli zaś postępowanie likwidacyjne nie było przeprowadzone lub też było przeprowadzone w ograniczonym zakresie, wówczas strony umowy, dążąc do szybkiego załatwienia sprawy, określają zakres należnego świadczenia ubezpieczeniowego, wskazując jednocześnie,

---

12. Dz. U. 2020, poz. 849 oraz Dz. U. 2022, poz. 64,

13. M. Krajewski, [w:] *Ustawa o działalności...*, s. 211–212.

14. K. Malinowska, [w:] Z. Brodecki, M. Serwach, M. Glicz, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych – Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, s. 128.



że ugoda obejmuje zrzeczenie się wszelkich dalej idących roszczeń – bez szczegółowego opisu ich natury i wysokości.

Kodeks cywilny w lakonicznej regulacji umowy ugody (art. 917–918 k.c.) nie wyartykułował obowiązku wyraźnego wskazania w treści ugody ustępstw poczynionych przez każdą ze stron – w tym w szczególności wyraźnego określenia zakresu roszczeń, których zrzekła się każda ze stron (lub choćby jedna z nich).

Sąd Najwyższy w wyroku Izby Cywilnej z dnia 7 lutego 2006 roku (sygn. IV CK 393/05) pisał: „Należy dodać, że wzajemne ustępstwa czynione sobie przez strony nie muszą być *expressis verbis* wymienione w treści ugody. Na ich istnienie mogą wskazywać okoliczności zawarcia ugody, które mogą zostać ustalone w postępowaniu sądowym na podstawie wszelkich dopuszczalnych w tym postępowaniu dowodów”.

W wyroku z dnia 18 kwietnia 2018 roku (sygn. II CSK 375/17) Sąd Najwyższy stwierdził: „Jeżeli zaś z treści ugody stron nie wynika, że objęto nią jedynie część roszczeń, to, jak wskazano, należy przyjąć, iż strony uregulowały wszystkie elementy łączącego je stosunku. Za taką wykładnią tej ugody przemawia także treść jej § 2 pkt 2 w odniesieniu do powoda, że kwota wymieniona w pkt. 1 tego paragrafu stanowi pełne zaspokojenie jego roszczeń wynikających ze skutków wypadku z dnia 14 kwietnia 2004 r. i, co wymaga podkreślenia, powód zrzeka się wszelkich dalszych roszczeń na przyszłość w stosunku do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego”.

Stanowisko KNF stoi w sprzeczności z treścią orzeczeń Sądu Najwyższego. Nie ma więc podstaw prawnych do uznania, że wewnętrzna procedura dotycząca zasad zawierania przez zakłady ubezpieczeń ugód z osobami uprawnionymi powinna zakładać wyraźne wskazywanie w treści ugody, jakich konkretnie roszczeń zrzeka się uprawniony.

## Wnioski końcowe

Trudno oprzeć się wrażeniu, że zamiarem Komisji Nadzoru Finansowego było „udoskonalenie” orzecznictwa Sądu Najwyższego w przypadkach, gdy było ono niewystarczająco przychylnie dla poszkodowanych. KNF nakazała więc zakładom ubezpieczeń, by likwidowały one szkody z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów w sposób hojniejszy niż wyznaczony przez ustawy i orzeczenia Sądu Najwyższego. Praktyka likwidacyjna miała więc wyprzedzać praktykę sądową.

Obowiązujące prawo dotyczące ustalania wysokości odszkodowań z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest jednak jednolite. Jego fundamentem jest Kodeks cywilny, zaś reguły jego wykładni zostały ustalone w orzeczeniach Sądu Najwyższego i sądów powszechnych.

Tylko obowiązujące prawo i jego sądowa wykładnia powinny wyznaczać kierunki działań likwidacyjnych zakładów ubezpieczeń. Ubezpieczyciele są uprawnieni do odmowy uznania swej odpowiedzialności w każdym przypadku, gdy prawo tej odpowiedzialności nie przewiduje. Określone przez prawo kryteria wyznaczania powinny być również stosowane w sposób ścisły. Oznacza to, że odszkodowanie powinno być wypłacane wyłącznie w wysokości należnej.

KNF nie może zmienić prawa, zmodyfikować jego sądowej wykładni ani też nakazać wypłaty odszkodowań nienależnych czy też wyższych od tych, które powinny zostać wypłacone. Ani wyrokiem, ani też oczekiwaniem nadzorczym nie może być kalkulacja świadczeń w sposób odbiegający od treści i sądowej wykładni prawa odszkodowawczego.

Zakłady ubezpieczeń powinny więc robić wszystko, co konieczne, aby organizacja, zarządzanie, nadzór i kontrola dotyczące procesu likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, a także sposób prowadzenia postępowania likwidacyjnego były zgodne z zasadami określonymi w rekomendacjach KNF. Sposób ustalania wysokości świadczenia niech pozostanie domeną prawa cywilnego, zaś ich interpretacja winna być dokonywana wyłącznie przez sądy. Tylko ścisłe i właściwe rozdzielenie kompetencji organów władzy wykonawczej i sądowniczej pozwala na zapewnienie pewności prawa, jego właściwej interpretacji i odpowiedniego stosowania.

## Wykaz źródeł

- Krajewski M., *Rola orzecznictwa w wyznaczaniu granic ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych*, [w:] Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2021.
- Orlicki M., *Glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 15 listopada 2018 r. [C-648/17] dotyczącego objęcia zakresem ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych szkód wyrządzonych przez pasażera w związku z użytkowaniem pojazdu*, „Prawo Asekuracyjne” 2020, nr 1.
- Orlicki M., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – obszary ochrony uzasadnione aksjologicznie i uzasadnienia pozbawione*, [w:] Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2021.
- Wąsiewicz A. [oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz], *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001.
- Wojno B., *Komentarz do art. 365*, [w:] Wajda P., Szczepańska M., *Ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej – Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2017.
- Wolińska B., Więcko M., *Zakres ochrony ubezpieczeniowej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, [w:] *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Rogowski S. [red.], Poltex, Warszawa 2008.

## Controversies related to the determination by the Polish Financial Supervision Authority of the rules for calculating the amount of compensation under the compulsory motor third party liability insurance

*The article concerns the controversies related to the determination by the Polish Financial Supervision Authority in its recommendations of the rules for determining the amount of compensation paid by insurers under the compulsory motor third party liability insurance. The article describes doubts regarding the competence of the supervisory authority in the field of making a binding interpretation of civil law. Problems related to the rules of determining the local car service market, the rules of reimbursement of replacement vehicle rental costs, the rules of taking into account discounts on spare parts and the rules of concluding settlements between the insurer and the injured party were described in detail.*

**Keywords:** claims settlement, recommendation, Polish Financial Supervision Authority, supervisory authority, motor third party liability insurance, the “comply or explain” principle, local market, rental of a replacement vehicle, discounts on spare parts, settlement between the insurer and the injured person.

*DR HAB. PROF. UAM MARCIN ORLICKI* – profesor w Katedrze Prawa Cywilnego, Handlowego i Ubezpieczeniowego Wydziału Prawa i Administracji, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, radca prawny, specjalista w zakresie prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, redaktor naczelny „Prawa Asekuracyjnego”, członek rad nadzorczych spółek grupy GENERALI w Polsce.

e-mail: orlicki@amu.edu.pl

ORCID: 0000-0001-8396-9439

