

GLOSY

BARTOSZ KUCHARSKI

<https://doi.org/10.33995/wu2024.4.5>

date of receipt: 07.01.2025

date of acceptance: 24.01.2025

Kosztorysowa metoda naprawienia szkody ubezpieczeniowej w razie naprawy lub sprzedaży uszkodzonego pojazdu. Glosa do (nieistniejącej) uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2024 roku w sprawie III CZP 65/23

Prowokacyjny tytuł niniejszej glosy wynika z trzech przyczyn. Po pierwsze, uchwała została wydana w składzie tzw. neo-sędziów, wobec czego istnieje wątpliwość, czy ma ona w istocie walor prawny uchwały Sądu Najwyższego¹. Po drugie, uchwała nie zawiera uzasadnienia, a w każdym razie namiastka uzasadnienia, w której przyczyny rozstrzygnięcia zawarto na dwóch stronach tekstu, nie spełnia standardów, których należy wymagać od uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego. Po trzecie, sędziowie sądów powszechnych, z którymi rozmawiał autor glosy, stwierdzali wprost, że nie są uchwałą związani i nie mają zamiaru jej stosować w swojej praktyce orzeczniczej. Istnieje więc ryzyko, że uchwała będzie ignorowana przez część sądów powszechnych.

Słowa kluczowe: umowa ubezpieczenia, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, odszkodowanie, naprawienie szkody, metoda kosztorysowa.

1. Użycie określenia *neo-sędzia* nie ma mieć w moim zamiarze wydźwięku pejoratywnego, tym bardziej, że dorobek niektórych neo-sędziów jako cywilistów cenię bardzo wysoko, stwierdzam jedynie fakt, że zostali powołani przez nową Krajową Radę Sądownictwa, wobec czego istnieją wątpliwości co do prawidłowości ich powołania [co potwierdza orzecznictwo TSUE], a nadto odstępują od reguł wykształconych wcześniej w orzecznictwie SN.

Wniosek Rzecznika Finansowego

Uchwała została wydana w odpowiedzi na pytanie Rzecznika Finansowego, czy odszkodowanie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej ubezpieczenie OC PPM) za szkodę częściową w pojeździe mechanicznym powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego w sytuacji, gdy naprawa przed ustaleniem wartości odszkodowania stała się niemożliwa w wyniku następczych działań poszkodowanego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

Uzasadniając pytanie, Rzecznik zwrócił uwagę na rozbieżności w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Zgodnie z wcześniej ukształtowaną linią orzecznictwa, w przypadku szkody częściowej poszkodowany w wypadku samochodowym może żądać od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, którego ruchem wyrządzono szkodę, odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także w przypadku wystąpienia następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia. W części nowszych wypowiedzi Sądu Najwyższego zakwestionowano jednak powyższe stanowisko oraz wskazano, że w razie sprzedaży nienaprawionego samochodu albo jego naprawienia przywrócenie do stanu poprzedniego nie jest już możliwe, co wyklucza możliwość domagania się ustalenia odszkodowania w oparciu o hipotetycznie określone koszty przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego.

Po wskazaniu orzeczeń wpisujących się w każdy z dwóch opisanych wyżej nurtów oraz zreferowaniu ważniejszych argumentów wskazywanych w uzasadnieniach Rzecznik zaaprobował pogląd tradycyjny, negując poprawność drugiego. Zdaniem Rzecznika roszczenie odszkodowawcze w ramach ubezpieczenia OC PPM powstaje już z chwilą wyrządzenia szkody, a dla jego zasadności nie mają znaczenia późniejsze zdarzenia, między innymi w postaci sprzedaży uszkodzonego pojazdu czy jego naprawy przed uzyskaniem odszkodowania. Zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela tak samo, jak korzystanie z niej. Skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania. Obowiązek brania pod uwagę stanu faktycznego z chwili orzekania przez sąd nie dotyczy okoliczności niepozostających w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodzącym – takich jak naprawa pojazdu lub zbycie pojazdu nienaprawionego.

Rzecznik powołał również inny argument, przytaczany przez Sąd Najwyższy w orzeczeniach reprezentujących tradycyjny nurt orzecznictwa, wskazując, że zawężenie pojęcia szkody i odpowiedzialności ubezpieczyciela w przypadku sprzedaży pojazdu uszkodzonego bądź jego naprawy przed wytoczeniem powództwa i datą wyrokowania budziłoby poważne wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Osoby dochodzące roszczeń w sytuacji, w której pojazd w stanie nieuszkodzonym nie zostałby sprzedany, byłyby bowiem lepiej traktowane niż osoby, które sprzedały uszkodzony pojazd. Jedynie te pierwsze mogłyby bowiem liczyć na odszkodowanie odpowiadające kosztom naprawy – z reguły wyższe niż różnica pomiędzy wartością rynkową pojazdu w stanie nieuszkodzonym a wartością pozostałości, podczas gdy w sytuacji obu kategorii osób nie zachodzą żadne różnice, które by to uzasadniały.

Rzecznik wskazał, że zawężenie pojęcia szkody i odpowiedzialności ubezpieczyciela w przypadku sprzedaży pojazdu uszkodzonego przed wytoczeniem powództwa i datą wyrokowania może nadto prowadzić do powstania stanu prawnego, w którym pojazd przez kilka lat od kolizji musiałby być niesprzedany, aby poszkodowany mógł liczyć na odszkodowanie odpowiadające kosztom naprawy. Z przyczyn oczywistych pojazd uszkodzony uległaby dalszemu niszczeniu, a poszkodowany naraziłby się na zarzut zwiększenia rozmiarów szkody. Ponadto sytuacja taka generowałaby po stronie poszkodowanego dodatkowe nakłady finansowe dotyczące przykładowo przechowywania pojazdu czy korzystania z pojazdu zastępczego. Ponadto poszkodowany zobowiązany byłby do opłacania składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC pojazdu, będąc faktycznie pozbawiony możliwości korzystania z tego pojazdu.

Rzecznik zwrócił przy tym uwagę, że nałożenie na poszkodowanych wymogu wstrzymania się z podejmowaniem decyzji dotyczących samochodu do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez sąd będzie miało szczególnie negatywne konsekwencje dla osób najbardziej potrzebujących, które często nie dysponują wystarczającą kwotą, aby przeprowadzić naprawę uszkodzonego pojazdu i przywrócić tak jego walory techniczne, jak i estetyczne. Stan taki zmusza je do dokonywania prowizorycznych napraw, jedynie częściowo przywracających sprawność pojazdu. Niejednokrotnie dla takich osób jedynym możliwym rozwiązaniem – z uwagi na brak środków na przeprowadzenie chociażby częściowej naprawy – może okazać się konieczność sprzedaży uszkodzonego pojazdu, pomimo że samochód pod względem technologicznym nadaje się do naprawy. Niestety za uzyskane środki ze sprzedaży uszkodzonego pojazdu poszkodowani ci nie będą w stanie kupić pojazdu odpowiadającego klasie uszkodzonego.

Odnosząc się do argumentu dotyczącego ryzyka wzbogacenia po stronie poszkodowanych, Rzecznik wskazał za Sądem Najwyższym, że reperacje przeprowadzane własnym sumptem przy zastosowaniu zamienników lub części używanych, w warunkach niepozwalających na dotrzymanie standardów jakości naprawy, wprawdzie pozwolą poszkodowanym zaoszczędzić część odszkodowania w pieniądzu, lecz zazwyczaj nie doprowadzą do przywrócenia stanu poprzedniego i całkowitego usunięcia szkody, różnicę w jakości naprawy wyrówna wówczas owo zaoszczędzone świadczenie pieniężne. Wcześniejsze uszkodzenie oraz dokonana naprawa mogą mieć również znaczenie dla potencjalnego nabywcy – zniechęcając go do kupna lub wpływając na obniżenie ceny zakupu.

Rzecznik zwrócił też uwagę na wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 marca 2023 roku, sygn. C-618/21², zapadły w związku z pytaniami zadanymi przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie. Miał on na celu wyjaśnienie prawidłowości ustalania odszkodowania za szkody wyrządzone w pojazdach jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy w przypadku sprzedaży uszkodzonego samochodu. Trybunał orzekł w przywołanym wyroku, że uregulowania krajowe nie mogą pozbawiać skuteczności roszczenia bezpośredniego przewidzianego w art. 18 dyrektywy 2009/103, a do tego by doszło, gdyby odszkodowanie dla poszkodowanego, który korzysta z przysługującego mu bezpośredniego roszczenia, było wyłączone lub ograniczone z powodu braku rzeczywistej naprawy uszkodzonego pojazdu lub sprzedaży pojazdu, lub też z powodu nałożonego nań przez zakład ubezpieczeń obowiązku naprawy uszkodzonego pojazdu.

2. Wyrok TSUE z 30 marca 2023 r., sygn. C 618/21, z glosami M. Orlickiego, „Prawo Asekuracyjne” 2023, nr 1, s. 77 i nast. oraz B. Kucharskiego, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2024, nr 1, s. 61 i nast.

Rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego

Odpowiadając na pytanie, Sąd Najwyższy nie zgodził się z poglądem Rzecznika i wskazał, że jeżeli naprawa pojazdu przez poszkodowanego stała się niemożliwa, w szczególności w razie zbycia lub naprawienia pojazdu, to nie jest uzasadnione ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy. Wyjaśniając motywy takiego stanowiska, Sąd Najwyższy wskazał, że szkoda jest kategorią dynamiczną, od chwili jej powstania do momentu naprawienia zmianie może ulec postać, i wielkość doznanego uszczerbku. Dla ustalenia należnego odszkodowania znaczenie mają zdarzenia następcze wobec samego powstania szkody w postaci naprawy pojazdu lub jego sprzedaży.

Jeżeli poszkodowany naprawi pojazd, wysokość szkody jest już w zasadzie znana i wyraża się w kosztach, jakie poszkodowany poniósł na dokonanie naprawy oraz dodatkowo – w ewentualnej utracie wartości rynkowej pojazdu po naprawie. Poszkodowany może udowodnić te koszty, przedstawiając rachunki za naprawę. W przypadku zaś zbycia pojazdu szkoda wyraża się w różnicy między ceną uzyskaną za sprzedany, nienaprawiony pojazd a kwotą, jaką poszkodowany mógłby uzyskać ze sprzedaży samochodu nieuszkodzonego. Ustalenie odszkodowania jako hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu, który został naprawiony wcześniej lub zbyty w stanie uszkodzonym, prowadziłyby do wzbogacenia poszkodowanego, podczas gdy – zgodnie z orzecznictwem TSUE – sądy krajowe mają czuwać, by ochrona praw zagwarantowanych w porządku prawnym Unii Europejskiej nie prowadziła do bezpodstawnego wzbogacania osób uprawnionych.

Ocena rozstrzygnięcia Sądu Najwyższego

Istotą glosy winno być odniesienie się do rozstrzygnięcia oraz argumentów je uzasadniających. W przypadku komentowanej uchwały nie bardzo jest jednak co komentować, poza samym rozstrzygnięciem. Można odnieść wrażenie, że autor uzasadnienia uzasadniał cudze poglądy, nie próbując zgłębić problemu. Podano w istocie jedynie dwa motywy rozstrzygnięcia: po pierwsze, dynamiczny charakter szkody oraz, po drugie, ryzyko wzbogacenia poszkodowanego.

Wydaje się, że odpowiedź na pytanie postawione przez Rzecznika należało rozpocząć od wyjaśnienia, dlaczego tzw. odszkodowanie kosztorysowe jest w ogóle dopuszczalne na gruncie prawa polskiego. Jak wiadomo, art. 363 k.c. przewiduje dwie formy naprawienia szkody zależne od wyboru poszkodowanego: przywrócenie stanu poprzedniego albo zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jeżeli pierwsza z nich jest niemożliwa albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty dla zobowiązanego, dostępna jest jedynie druga. Zarówno pytanie Rzecznika, jak i odpowiedź udzielona przez Sąd Najwyższy zdają się zakładać, że zapłata na rzecz poszkodowanego sumy pieniężnej odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy stanowi przywrócenie stanu poprzedniego, wobec czego odszkodowania nie można ustalić w ten sposób, jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego nie jest możliwe. Istota rzeczy polega jednak na tym, że zapłata odszkodowania pieniężnego jest na gruncie art. 363 § 1 k.c. alternatywną wobec przywrócenia do stanu poprzedniego formą naprawienia szkody.

Przedstawione wyżej zagadnienie próbowano rozwiązać na cztery sposoby. Według pierwszego, skrajnego stanowiska ustalenie odszkodowania jako hipotetycznych kosztów naprawy jest niedopuszczalne na gruncie polskiego prawa, bowiem nie stanowi ani przywrócenia stanu poprzedniego, ani zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej³. Zwolennicy drugiego podglądu utrzymują, że zapłata hipotetycznych kosztów naprawy to w istocie przywrócenie stanu poprzedniego, ze względu na specyfikę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przybierające postać pokrycia kosztów tak rozumianego świadczenia poszkodowanego⁴. Zgodnie z trzecim stanowiskiem zapłata hipotetycznych kosztów naprawy stanowić może w okolicznościach sprawy odpowiednią sumę pieniężną⁵. Pogląd czwarty jest swoistą hybrydą dwóch wcześniejszych stanowisk. Jego zwolennicy wskazują, że zapłata hipotetycznych kosztów naprawy jest specyficzną formą naprawienia szkody różną od dwóch alternatywnych sposobów przewidzianych w art. 363 § 1 k.c., dostępną jedynie na gruncie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Wynika ona z przekształcenia normy zawartej w zdaniu pierwszym tego przepisu przez art. 822 k.c. określającym ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej jako umowę, na mocy której ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłaty odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający lub ubezpieczony⁶.

Każdy z wyżej przedstawionych poglądów ma swoje wady. Pierwszy, negujący w ogóle odszkodowanie stanowiące równowartość hipotetycznych kosztów naprawy, ignoruje zupełnie ukształtowaną na przestrzeni wielu dziesięcioleci praktykę stosowania kosztorysowej formy naprawienia szkody. Mówi on w gruncie rzeczy, że realia powinny dostosować się do prawa, które takiej formy nie przewiduje. Krótko mówiąc zatem: praktyki, o której mowa, należy zaniechać. Pogląd drugi, wychodząc od słusznej obserwacji, że w niektórych okolicznościach rozróżnienie między przywróceniem do stanu poprzedniego a zapłatą odpowiedniej sumy pieniężnej zaciera

3. M. Kaliński, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47, s. 108–110; M. Kaliński, *Glosa do wyroku SN z dnia 12 stycznia 2006 r.*, sygn. II CK 327/05, „Prawo Asekuracyjne” 2009, nr 7, s. 67 i nast.; M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2011, s. 496–497. Z nowszych wypowiedzi zob. S. Hadrowicz, P. Ratusznik, *O tzw. restytucji pieniężnej – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8, s. 78 i nast.; S. Hadrowicz, *Rozszczenie o restytucję pieniężną a sprzedaż uszkodzonego pojazdu*, „Glosa” 2022, t. 4; M. Wojtkowiak, *Problemy w likwidacji szkody w pojeździe z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów komunikacyjnych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2010, nr 1, s. 82–84; M. Sepelowski, *Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu*, „Monitor Prawniczy” 2018, nr 11.
4. M. Balas-Noszczyk, K. Malinowska, *W sprawie dopuszczalności świadczenia z umowy ubezpieczenia w formie restytucji naturalnej [przywrócenia stanu poprzedniego]*, „Prawo Asekuracyjne” 1998, nr 4, s. 23. Przywoływana jest też wypowiedź A. Szpunara, *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 1993, z. 1, s. 41, jednak wypowiedzi tego autora nie są końca klarowne. Por. A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1996, s. 116.
5. B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „Studia Iuridica” 2007, nr 47, s. 57 i nast.
6. M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według Kodeksu cywilnego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 293–294; M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 49–51; 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 Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań 2021, s. 77–79.

się, w istocie po prostu rozróżnienie zarzuca, twierdząc, że zapłata odszkodowania pieniężnego jest przywróceniem do stanu poprzedniego. Pogląd trzeci prowadzi do konkluzji, że odpowiednią sumą pieniężną może być, zależnie od okoliczności, zapłata odszkodowania odpowiadającego różnicy wartości przedmiotu nieuszkodzonego oraz uszkodzonego bądź też zapłata odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy. Ostatni pogląd, przyznający poszkodowanemu wobec ubezpieczyciela roszczenie nieprzysługujące mu wobec sprawcy szkody, prowadzi do przełamania akcesoryjności odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec odpowiedzialności ubezpieczającego lub ubezpieczonego i zakłada, że na gruncie ubezpieczeń zasady naprawienia szkody są różne od zasad ogólnych.

Pytanie Rzecznika oraz odpowiedź udzielona przez Sąd Najwyższy zdają się wskazywać przyjęcie stanowiska drugiego lub czwartego – upatrujących w zapłacie hipotetycznych kosztów naprawy przywrócenia do stanu poprzedniego, ewentualnie jego ubezpieczeniowej odmiany. Stanowiska te wydają się jednak trudne do obrony ze względów wyżej wskazanych. Stanowisko drugie, zacierające rozróżnienie między przywróceniem do stanu poprzedniego a naprawieniem szkody, polega w istocie na jego zanegowaniu. Stanowisko czwarte zakłada, że poszkodowanemu służą różne roszczenia wobec sprawcy szkody oraz jego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, podczas gdy specyfika ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej na tle innych ubezpieczeń majątkowych polega właśnie na tym, że zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela są wtórne wobec zasad odpowiedzialności ubezpieczającego lub ubezpieczonego, a odszkodowanie płacone przez ubezpieczyciela nie jest odszkodowaniem ubezpieczeniowym, ale odszkodowaniem ustalonym na zasadach ogólnych.

Zakładając, że prawo winno być służebne względem gospodarki, a nie na odwrót, albo jak, kto woli, że prawo jest dla ludzi, nie zaś ludzie dla prawa, nie do utrzymania jest również stanowisko pierwsze, negujące dopuszczalność istniejącej od dziesięcioleci praktyki. Mając na uwadze powyższe jedynym satysfakcjonującym uzasadnieniem praktyki ustalania odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy jest, zdaniem autora glosy, pogląd wyżej wskazany jako trzeci, zgodnie z którym tak ustalone odszkodowanie stanowić może odpowiednią sumę pieniężną w rozumieniu art. 363 k.c. Nietrafny jest przy tym argument, że sumą odpowiednią nie może być jednocześnie, zależnie od okoliczności, tak liczona kwota oraz różnica między wartością samochodu nieuszkodzonego a wartością wraku. Rzecz w tym, że art. 363 k.c. dotyczy sumy odpowiedniej przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności sprawy. W niektórych okolicznościach odszkodowanie rzeczywiście winno odpowiadać różnicy między wartością pojazdu nieuszkodzonego a uszkodzonego, w innych okolicznościach sumą odpowiednią będzie odszkodowanie liczone przy uwzględnieniu kosztów hipotetycznej naprawy. Przy przyjęciu tego stanowiska odpada podstawowy argument na rzecz tezy, że wcześniejsza naprawa pojazdu lub jego sprzedaż w stanie nienaprawionym wyklucza przyznanie odszkodowania kosztorysowego z uwagi na niemożliwość przywrócenia do stanu poprzedniego.

W odniesieniu do zarzutu, że koncepcja ujmująca odszkodowanie kosztorysowe jako odpowiednią sumę pieniężną może prowadzić do niepewności prawa⁷, wskazać należy, że neguje on w istocie rolę sądów powszechnych, która polega na stosowaniu ogólnych reguł wyznaczanych przez ustawy w konkretnych sytuacjach faktycznych. Konieczna ze swej istoty ogólność reguł ustawowych zakłada pewną swobodę w interpretacji tych reguł oraz w ich adaptacji do zastanych

7. Tak. M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca...*, s. 41.

przypadków. Rolą sądownictwa i doktryny będzie sprecyzowanie kryteriów pozwalających na ustalenie, w jakich sytuacjach odpowiednią sumą w rozumieniu art. 363 k.c. będzie odszkodowanie odpowiadające hipotetycznym kosztom naprawy pojazdu, a w jakich sumę odpowiednią wyznaczać ma różnica między wartością pojazdu sprzed wypadku oraz wartością pozostałości. Reguły z art. 363 §1 zd. 2 k.c. winny mogą być w tym zakresie znaczenie jedynie pośrednio.

Odnosząc się krótko do akcentowanego przez Sąd Najwyższy dynamicznego charakteru szkody, należy wskazać, że naprawa pojazdu nie zmienia zakresu szkody. Wbrew treści uzasadnienia poszkodowany może nie mieć możliwości wykazania kosztów naprawy, co dotyczyć będzie przykładowo przypadków nabycia części od osób nieprowadzących działalności gospodarczej, ewentualnie naprawy dokonanej przez znajomego lub własnym sumptem. Własna praca poszkodowanego czy też jego znajomych ma swoją wartość. Dotyczy to również wysiłku poświęconego na wyznalezienie właściwych części po możliwie najniższych cenach. Zwykle czas wykorzystany na fizyczną naprawę pojazdu oraz zorganizowanie naprawy mógłby być przeznaczony na inne zyskowe zajęcia. Ponadto naprawa przeprowadzona tzw. systemem gospodarczym, albo mówiąc potocznie: pokątnie, zwykle nie przywróci samochodu do stanu sprzed wypadku w tym samym stopniu, co naprawa przeprowadzona przy uwzględnieniu kosztów wskazanych w prawidłowo sporządzonym kosztorysie. Jeżeli zakład ubezpieczeń twierdzi, że odszkodowanie jest zawyżone, bowiem faktycznie poniesione przez poszkodowanego koszty są niższe niż wykazane w kosztorysie i jednocześnie sprawność samochodu została przywrócona w tym samym stopniu, w jakim byłoby to możliwe przy naprawie w oparciu o kosztorys, rolą zakładu ubezpieczeń, nie zaś poszkodowanego, jest udowodnienie obydwu wskazanych okoliczności.

Odnosnie do sprzedaży nienaprawionego samochodu: zdaniem autora w pewnych okolicznościach rzeczywiście powinno ono wpłynąć na ograniczenie odszkodowania do różnicy między wartością pojazdu sprzed wypadku oraz wartością wraku. Jeżeli wysokość kosztów naprawy jest bliska lub wyższa wartości pojazdu sprzed wypadku i naprawa jest nieuzasadniona z technologicznego punktu widzenia, biorąc pod uwagę możliwość przywrócenia właściwości jezdnych samochodu, a zachowanie poszkodowanego wskazuje, że nie zamierzał uszkodzonego samochodu naprawiać, od razu decydując się na jego sprzedaż, odszkodowanie stanowiące równowartość hipotetycznych kosztów naprawy nie będzie sumą odpowiednią w rozumieniu art. 363 k.c. Dotyczy to w szczególności sytuacji, gdy poszkodowany, występując do ubezpieczyciela z roszczeniem o odszkodowanie kosztorysowe, nie był już w posiadaniu samochodu albo już zobowiązał się do jego sprzedaży, a także gdy roszczenia wobec ubezpieczyciela dochodzi cesjonariusz, na którego nie przeniesiono własności samochodu.

Rację ma Rzecznik, zwracając uwagę, że oczekiwanie, by poszkodowany chcący uzyskać odszkodowanie odpowiadające hipotetycznym kosztom naprawy czekał z naprawą lub sprzedażą samochodu do zakończenia sporu z ubezpieczycielem, jest nieracjonalne. Rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego narusza – w przekonaniu autora – nie tylko zasadę równości wobec prawa, ale przede wszystkim zasadę ochrony własności oraz prawa do sądu. Prawo do korzystania z rzeczy oraz jej zbycia nie mogą być ograniczone przez wykluczenie prawa poszkodowanego do uzyskania odszkodowania odpowiadającego kosztom hipotetycznej naprawy w sytuacji, gdy poszkodowany skorzystał ze swoich uprawnień właścicielskich. Biorąc pod uwagę okoliczności społeczno-gospodarcze oraz potencjalny kilkuletni czas trwania sporu z ubezpieczycielem, nie sposób oczekiwać, by poszkodowany wstrzymywał naprawę lub sprzedaż samochodu do czasu zakończenia tego sporu, składując przez ten czas bezużyteczny dlań samochód i ponosząc

związane z tym koszty. W praktyce stanowisko Sądu Najwyższego przyznaje ubezpieczycielom nieograniczoną żadnymi konsekwencjami możliwość kwestionowania roszczeń o odszkodowanie kosztorysowe. W tej sytuacji nie tylko prawo do sądu, ale również przepisy dotyczące postępowania reklamacyjnego czy pozasądowego postępowania mającego na celu rozwiązywanie sporów między ubezpieczycielami a ich klientami, stają się *de facto* martwe w zakresie, w jakim mogłyby dotyczyć odszkodowań kosztorysowych.

Argument wskazujący na wzbogacenie poszkodowanego polega na założeniu, że odszkodowaniem wyliczonym metodą różnicy jest wyłącznie odszkodowanie odpowiadające różnicy między wartością samochodu sprzed wypadku a wartością wraku oraz że możliwość domagania się odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy służy wyłącznie wobec ubezpieczyciela na mocy art. 822 k.c., który przekształca normę z art. 363 k.c. Przyjmowana w prawie cywilnym metoda różnicy polega tymczasem na porównaniu stanu majątkowego osoby, która doznała szkody, ze stanem sprzed szkody. Większość tzw. szkód częściowych sprawia, że majątek poszkodowanego zmniejsza się o koszt usunięcia uszkodzeń, nie zaś o różnicę między wartością samochodu sprzed wypadku a wartością wraku. Jak pisał Adam Szpunar, jest rzeczą bezsporną, że w razie uszkodzenia samochodu odszkodowanie obejmuje sumę pieniężną konieczną do opłacenia jego naprawy⁸. Pozycja poszkodowanego wobec sprawcy szkody oraz ubezpieczyciela jest w tym zakresie jednakowa.

Okoliczność, że stan majątku poszkodowanego pogarsza się zwykle o koszt hipotetycznej naprawy, jest szczególnie widoczna w razie drobnych uszkodzeń. Nikt rozsądnie myślący nie planuje sprzedać relatywnie nowego samochodu w związku z ułamaniem lusterka, stłuczeniem reflektora, pęknięciem zderzaka czy wgnieciem błotnika. Poszkodowany ma w opisanych sytuacjach wobec sprawcy roszczenie o zapłatę odszkodowania odpowiadającego spodziewanym kosztom usunięcia uszkodzenia. Podkreślić należy, że poszkodowany nie musi przeznaczać otrzymanych pieniędzy na naprawę, a sprawca nie ma możliwości kontroli, czy poszkodowany to uczynił. Konsekwencją stanowiska Sądu Najwyższego jest przyznanie ubezpieczycielom nieograniczonego prawa nie tylko do kwestionowania odszkodowań wyliczanych metodą kosztorysową, ale również do roszczeń o zwrot jako bezpodstawnego wzbogacenia wypłaconych już odszkodowań wyliczonych tą metodą w zakresie, w jakim ostatecznie nie zostały przeznaczone na naprawę.

Argumentów na rzecz wyżej prezentowanego stanowiska dostarcza również ekonomiczna analiza prawa. Według jej założeń odszkodowanie jest doskonałe, jeżeli sprawia, że poszkodowanemu jest wszystko jedno, czy nie dozna szkody, czy też jej dozna i otrzyma odszkodowanie⁹. Przyznanie poszkodowanemu prawa do domagania się odszkodowania wyznaczanego metodą kosztorysową oraz swobody w dysponowaniu odpowiednią kwotą jest z pewnością bliższe regule obojętności niż ograniczanie jego prawa do odszkodowania stanowiącego równowartość różnicy wartości między pojazdem uszkodzonym oraz nieuszkodzonym. Ekonomiczna analiza prawa posługuje się również przy wyznaczaniu odszkodowania tzw. regułą Handa mówiącą, że odpowiednie odszkodowanie winno równoważyć wartość ciężaru ostrożności oraz prawdopodobieństwa straty według wzoru $S=O/P$, gdzie S to odszkodowanie, O to Ostrożność i P to prawdopodobieństwo¹⁰.

8. A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową...*, s. 61.

9. R. Cooter & T. Ulen, *Ekonomiczna analiza prawa*, CH Beck, Warszawa 2011, s. 474 i 424–426.

10. R. Cooter, *Hand rule damages for uncompensable losses*, "San Diego L. Rev" 2003, nr 1097, s. 1112 i nast.; R. Cooter & T. Ulen, *Ekonomiczna analiza prawa*, s. 477. Cytowani autorzy odnoszą regułę Handa przede wszystkim do szkód niemajątkowych, nie ma jednak moim zdaniem przeszkód do nadania jej szerszego zakresu.

Jak łatwo zauważyć, wyznaczanie odszkodowania jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy, która z zasady przewyższa odszkodowanie odpowiadające różnicy między wartością samochodu uszkodzonego i nieuszkodzonego, winno wpłynąć na większą ostrożność kierowców. Okoliczność, że faktycznie ciężar szkody poniesie ubezpieczyciel, jest tu bez znaczenia, skoro jego odpowiedzialność jest akcesoryjna wobec odpowiedzialności posiadacza pojazdu.

Kontynuując argumenty pozaprawne, podkreślić należy również, że hipotetyczny koszt naprawy samochodu jest znacznie łatwiej wyznaczyć niż różnicę między wartością samochodu sprzed wypadku i wartością wraku. Odszkodowanie kosztorysowe oblicza się, stosując systemy AUDATEX i EUROTAX zawierające aktualizowane ceny części z podziałem na części oryginalne i zamienniki, liczbę godzin potrzebną do przeprowadzenia konkretnej naprawy oraz stawki za roboczo-godzinę pracy. Nie ma natomiast zobiektywizowanych danych pozwalających ocenić wartość konkretnego wraku, bowiem każde uszkodzenie jest inne. W praktyce ceny wraków są wyznaczone w oparciu o propozycje zakupu zgłaszane w toku aukcji organizowanych przez ubezpieczycieli. Aukcje te jednak nie dają wiarygodnych wyników z wielu względów. Można w szczególności wskazać, że propozycje składane w ramach aukcji nie stanowią ofert, formułowane są w oparciu o sporządzone przez ubezpieczycieli opisy uszkodzeń i dokumentację zdjęciową, która mogą nie oddawać faktycznego stanu pojazdu, nadto w aukcjach biorą udział jedynie podmioty zarejestrowane na specjalnej platformie – zwykle warsztaty naprawcze współpracujące z ubezpieczycielami¹¹.

Argument, że według orzecznictwa TSUE sądy powszechne winny dbać, by przyznawane odszkodowania nie prowadziły do bezpodstawnego wzbogacenia, można odbić, że w cytowanym przez Rzecznika wyroku z 30 marca 2023 roku, w sprawie C 618/21, bezpośrednio dotyczącym omawianej kwestii TSUE zaznaczył, że uzależnianie przyznania odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy od tego, czy poszkodowany nie naprawił pojazdu lub go nie sprzedał, mogłoby skutkować wyłączeniem lub ograniczeniem wynikającego art. 3 Dyrektywy 2009/103/WE, spoczywającego na ubezpieczycielu obowiązku pokrycia w pełni odszkodowania, jakie osoba odpowiedzialna za szkodę powinna zapewnić poszkodowanemu z tytułu poniesionej przez tego ostatniego szkody. Sąd Najwyższy wprawdzie wydaje się uważać, że od osoby odpowiedzialnej za szkodę w ogóle nie można domagać się odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy, ponieważ jest ono przekształconą przez art. 822 k.c. dostępną jedynie względem ubezpieczyciela pieniężną formą przywrócenia do stanu poprzedniego, podkreślić jednak należy, że w cytowanym wyżej wyroku TSUE zwrócił uwagę na swobodę państw członkowskich w określaniu – w ramach swych systemów odpowiedzialności cywilnej – zakresu odszkodowania za szkody wyrządzone ruchem pojazdów, która to kwestia nie jest objęta harmonizacją.

Przedstawione wyżej stanowisko nie oznacza, że autor glosy akceptuje powszechne praktyki polegające na zarabianiu na szkodach poprzez dochodzenie od ubezpieczycieli odszkodowań odpowiadających hipotetycznym kosztom naprawy pojazdu w serwisach autoryzowanych najczęściej przez podmioty zajmujące się skupywaniem roszczeń. Prawdopodobnie wszyscy, poza producentami aut i części do nich oraz warsztatami naprawczymi, zgodzą się, że ceny napraw samochodowych są niewspółmiernie wysokie w stosunku do stawek za inne usługi. Dotyczy to

11. Sz. Wiśny, *Ustalanie wartości wraku w szkodach całkowitych poprzez aukcje internetowe – sposób ubezpieczycieli na zaniżanie odszkodowań*, <https://odszkodowaniamotoryzacyjne.pl/ustalanie-wartosci-wraku-szkodach-calkowitych-poprzez-aukcje-internetowe-sposob-ubezpieczycieli-zanizanie-odszkodowan/2018/02/19/> [dostęp: 2.01.2025].

w szczególności stawek za części i robocizną, przyjmowanych w tzw. warsztatach autoryzowanych. Przyznawanie odszkodowań przy uwzględnieniu tych cen rzeczywiście może prowadzić do wzbogacenia w sytuacji, gdy dochodzone odszkodowanie stanowić ma równowartość w hipotetycznych, a nie faktycznie poniesionych kosztów naprawy.

Alternatywą zawsze dostępną ramach ubezpieczenia OC PPM dla kosztorysowej metody likwidacji szkody samochodowej jest metoda serwisowa polegająca na zwrocie przez ubezpieczyciela kosztów rachunków wystawionych przez warsztat naprawczy. Jeżeli ktoś pragnie, by jego samochód został naprawiony w warsztacie autoryzowanym, może zdecydować się na metodę serwisową. W tym zakresie w dobrym kierunku zdaje się zmierzać uchwała siedmiu neo-sędziów SN z 8 maja 2024 roku, sygn. III CZP 142/22¹², dopuszczająca różnicowanie stawek, według których wyliczane jest należne odszkodowanie przy metodzie kosztorysowej oraz serwisowej likwidacji szkody. Zgodnie z uchwałą, jeżeli poszkodowany nie poniósł jeszcze kosztów naprawy pojazdu ani nie zobowiązał się do ich poniesienia, wysokość odszkodowania powinna odpowiadać przeciętnym kosztom naprawy na lokalnym rynku. Uchwała ta sprawia, że kosztorysowa metoda likwidacji szkody jest wciąż opłacalna dla ubezpieczycieli. Stanowiąca przedmiot niniejszej glosy uchwała, każąca poszkodowanym rozliczać się z uzyskanych pieniędzy, zdaje się natomiast podważać opłacalność metody kosztorysowej dla poszkodowanych, w sposób nieuprawniony przechylając szalę na korzyść ubezpieczycieli – dlatego wypada ją ocenić krytycznie.

Wykaz źródeł

- Balas-Noszczyk M., Malinowska K., *W sprawie dopuszczalności świadczenia z umowy ubezpieczenia w formie restytucji naturalnej (przywrócenia stanu poprzedniego)*, „Prawo Asekuracyjne” 1998, nr 4S.
- Cooter R., *Hand rule damages for uncompensable losses*, „San Diego L. Rev” 2003, nr 1097.
- Cooter R., Ulen T., *Ekonomiczna analiza prawa*, CH Beck, Warszawa 2011.
- Hadrowicz S., Ratusznik P., *O tzw. restytucji pieniężnej – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8.
- Hadrowicz S., *Roszczenie o restytucję pieniężną a sprzedaż uszkodzonego pojazdu*, „Glosa” 2002, nr 4.
- Kaliński M., *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47.
- Kaliński M., *Glosa do wyroku SN z dnia 12 stycznia 2006, II CK 327/05*, „Prawo Asekuracyjne” 2009, nr 7.
- Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2011.
- Krajewski M., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według Kodeksu cywilnego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Krajewski M., *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017.
- Krajewski M., *Rola orzecznictwa w wyznaczaniu granic ochrony poszkodowanych wypadkach komunikacyjnych*, [w:] *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – nowe spojrzenie na znaną instytucję*, Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A. [red.], Wydawnictwo Uniwersytetu Adama Mickiewicza, Poznań 2021.

12. Uchwała 7SSN z 8 maja 2024 r., sygn. III CZP 142/22 z.

- Kucharski B., *Gloss to a judgement of CJEU of 30th of March 2023, c-618/21 AR and others versus PK S.A. and others*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2024, nr 1.
- Orlicki M., *Glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (piąta izba) z dnia 30 marca 2023 r. (C-618/21)*, „Prawo Asekuracyjne” 2023, nr 1.
- Wojtkowiak M., *Problemy w likwidacji szkody w pojeździe z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów komunikacyjnych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2010, nr 1.
- Sepelowski M., *Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu*, „Monitor Prawniczy” 2018, nr 11.
- Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 1993, z. 1.
- Szpunar A., *Odszkodowanie za szkodę majątkową*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1996.
- Janiszewska B., *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „Studia Iuridica” 2007, nr 47.
- Wiśny Sz., *Ustalenie wartości wraku w szkodach całkowitych poprzez aukcje internetowe – sposób ubezpieczycieli na zaniżanie odszkodowań*, <https://odszkodowaniamotoryzacyjne.pl/ustalenie-wartosci-wraku-szkodach-calkowitych-poprzez-aukcje-internetowe-sposob-ubezpieczycieli-zanizanie-odszkodowan/2018/02/19/> [dostęp: 14.12.2024].

Cost estimation method of loss compensation in case of repair or sale of the car. Gloss to the (non-existent) judgement of the Supreme Court of the 11th of September 2024, III CZP 65/23

In the glossed judgement the Polish Supreme Court held that the damages from the motor compulsory insurance may not be estimated as the hypothetical cost of repair when the aggrieved party has already repaired the car or sold it unrepaired. The author criticizes the judgement saying that the damage suffered by the aggrieved party as a result of car accident are usually equal to the average cost of the repair of the car with the exception of so-called total losses. The repair or sale of the unrepaired car before granting the damages shall not deprive the aggrieved of the damages assessed according to the hypothetical cost of repair with some reservation. According to the author the glossed judgement deprive the aggrieved party of the right to question the damages awarded by the insurer and the right to enter court proceeding by demanding him to keep the unroadworthy car till the end of the proceedings incurring all the costs connected with it.

Key words: insurance contracts, liability motor insurance, damages, loss compensation, cost estimation damages.

DR HAB. BARTOSZ KUCHARSKI – profesor w Katedrze Prawa Handlowego, Ubezpieczeń i Własności Przemysłowej Uniwersytetu Łódzkiego, adwokat.
e-mail: bkucharski@wpia.uni.lodz.pl
ORCID: 0000-0002-3413-6817

