

GLOSY I PRZEGLĄDY BADAŃ

JAKUB OLESZCZAK

<https://doi.org/10.33995/wu2025.3.5>

date of receipt: 25.05.2025

date of acceptance: 12.08.2025

Ustalenie wysokości odszkodowania za tzw. szkodę częściową w pojeździe. Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 8 maja 2024 roku, sygn. III CZP 142/221

W glosowanym orzeczeniu Sąd Najwyższy podjął zasadniczo dwie kwestie, choć teza uchwały odnosi się wyłącznie do jednej z nich. Po pierwsze, SN stwierdził, że nie jest możliwe dochodzenie odszkodowania w wysokości kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu, jeżeli samochód został zbyty lub naprawiony. Po drugie, w ocenie SN wysokość odszkodowania w przypadku dokonania naprawy pojazdu przez poszkodowanego nie zależy od rabatów na ceny części samochodowych i usługi naprawcze udzielanych przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielami, natomiast w sytuacji likwidacji szkody „metodą kosztorysową” takie rabaty należy uwzględnić, ale wyłącznie przy obliczaniu przeciętnych kosztów naprawy pojazdu na lokalnym rynku. Zdaniem autora, orzeczenie SN należy ocenić w krytycznie w zakresie pierwszego z wymienionych zagadnień. Trafnie natomiast SN stwierdził, że odszkodowanie nie może być pomniejszane do kosztów naprawy pojazdu w warsztacie współpracującym z ubezpieczycielem, jednak zaakcentowana przez SN konieczność uwzględniania rabatowanych cen przy ustalaniu przeciętnych kosztów naprawy samochodu budzi wątpliwości praktyczne.

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

Wprowadzenie

Istnieją zagadnienia prawne, których rozstrzygnięcie jest w orzecznictwie i praktyce obrotu tak utrwalone, że przyjmowane są one jako oczywiste i niewymagające komentarza. Zdaje się, że do tej kategorii jeszcze do niedawna należało zaliczyć problem zwrotu hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu uszkodzonego w wyniku zdarzenia drogowego. Dotychczas w judykaturze Sądu Najwyższego nie była zasadniczo kwestionowana możliwość dochodzenia od ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych kwoty wyliczonej jako „koszty hipotetycznej restytucji” samochodu². Co więcej, Sąd Najwyższy wskazywał, że na wysokość tak obliczonego odszkodowania nie ma wpływu zamiar wykonania naprawy lub jej faktyczne dokonanie³. Podobnie, zdaniem SN, zbycie samochodu w stanie uszkodzonym miało nie wykluczać możliwości dochodzenia od ubezpieczyciela zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy⁴. Natomiast orzeczenia sądów powszechnych, które przyjmowały poglądy odmienne od wyżej przywołanych, były uznawane przez SN za niezgodne z prawem⁵.

W zgodzie z przytoczonymi zapatrywaniami pozostaje także praktyka ubezpieczycieli, którzy umożliwiają poszkodowanym w wypadkach drogowych, w razie uszkodzenia pojazdu, wybranie tzw. kosztorysowej metody likwidacji szkody, polegającej na wypłacie przez ubezpieczyciela kwoty pieniężnej wyliczonej przez rzeczoznawcę zakładu ubezpieczeń, a stanowiącej równowartość kosztów naprawy samochodu. Wydaje się przy tym, że dla poszkodowanych stanowi to zupełnie naturalny i niekontrowersyjny sposób wykonania obowiązku ubezpieczyciela wynikającego z zawartej z odpowiedzialnym za szkodę umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

W najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego wyrażono jednak pogląd radykalnie odmienny od wyżej przedstawionego stanowiska. Sąd Najwyższy odstąpił od dotychczasowej linii orzeczniczej, wskazując, że żądanie odszkodowania wyliczonego jako nieponiesione koszty przyszłej naprawy pojazdu jest wykluczone, gdy naprawa jest już niemożliwa, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia⁶. Również w głosowanej

2. Wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 903/00; postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. III CZP 76/05; uchwała SN z dnia 17 maja 2007 r., sygn. III CZP 150/06.
3. Uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 12 kwietnia 2012 r., sygn. III CZP 80/01, uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06; uchwała SN z dnia 30 maja 1994 r., sygn. III CZP 71/94; uchwała SN z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. III CZP 68/01; uchwała SN z dnia 13 czerwca 2013 r., sygn. III CZP 32/03; uchwała SN z dnia 14 września 2006 r., sygn. III CZP 65/06; uchwała SN z dnia 26 lutego 2006 r., sygn. III CZP 5/06; uchwała SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., sygn. III CZP 20/17; wyrok SN z dnia 20 października 1972 r., sygn. II CR 425/72; wyrok SN z dnia 20 lutego 1981 r., sygn. I CR 17/81; wyrok SN z dnia 11 grudnia 1997 r., sygn. I CKN 385/97; wyrok SN z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn. IV CKN 635/00; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 903/00; wyrok SN z dnia 11 czerwca 2001 r., sygn. V CKN 266/00; wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 908/00; wyrok SN z dnia 12 lutego 2004 r., sygn. V CK 187/03; wyrok SN z dnia 21 sierpnia 2012 r., sygn. II CSK 707/12; wyrok SN z dnia 8 września 2017 r., sygn. II CSK 857/16.
4. Wyrok SN z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. II CNP 41/17; zob. także wyrok SN z dnia 8 marca 2018 r., sygn. II CNP 32/17; postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 r., sygn. III CZP 102/18.
5. Wyrok SN z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. II CNP 41/17; wyrok SN z dnia 8 marca 2018 r., sygn. II CNP 32/17; wyrok SN z dnia 12 kwietnia 2018 r., sygn. II CNP 43/17.
6. Wyrok SN z dnia 10 czerwca 2021 r., sygn. IV CNPP 1/21; wyrok SN z dnia 18 listopada 2021 r., sygn. V CSKP 85/21; wyrok SN z dnia 8 grudnia 2022 r., sygn. II CSKP 726/22; wyrok SN z dnia 15 grudnia 2022 r., sygn.

uchwale SN przyjął pogląd wpisujący się we wzmiankowaną nową linię orzecniczą, który relatywnie obszernie uzasadnił. Wprawdzie uchwała zapadła wskutek przedstawienia przez Rzecznika Finansowego zagadnienia prawnego związanego z możliwością ustalania przez ubezpieczyciela wysokości odszkodowania z uwzględnieniem rabatów i ulg na usługi naprawcze, części i materiały służące do naprawy pojazdu wynikających z umów zawartych przez ubezpieczycieli z podmiotami trzecimi, jednak w pierwszej kolejności Sąd Najwyższy odniósł się do ogólniejszej kwestii sposobów wyliczenia odszkodowania przysługującego poszkodowanemu od ubezpieczyciela w ramach odpowiedzialności wynikającej z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Podążając zatem za tokiem wyводу Sądu Najwyższego, również w niniejszej glosie w pierwszej kolejności zostanie rozważony problem możliwości i warunków dochodzenia odszkodowania za szkodę w pojeździe w wysokości kosztów hipotetycznej naprawy, a następnie przeanalizowana kwestia uwzględniania przy obliczaniu kwoty odszkodowania rabatów, których udzielają warsztaty i dostawcy części samochodowych ubezpieczycielom. Trzeba przy tym wskazać, że oba te zagadnienia mają istotne znaczenie praktyczne. Truizmem jest stwierdzenie, że wypadki drogowe mają charakter masowy i co roku dotyczą ogromnej liczby poszkodowanych⁷. Warto jednak zaznaczyć, że duża część spraw dotyczących wypłaty odszkodowania przez ubezpieczycieli za szkodę w pojeździe trafia na wokandy sądów. Jest to w znacznej mierze efekt istnienia na rynku przedsiębiorców, których działalność polega na masowym nabywaniu wierzytelności od poszkodowanych przysługujących im z tytułu wyrządzenia szkody samochodowej, a następnie dochodzeniu tych roszczeń w postępowaniach sądowych. Taki mechanizm generuje większą liczbę spraw sądowych, gdyż można przypuszczać, że sami poszkodowani najczęściej rezygnowaliby ze wszczynania sporu sądowego, zwłaszcza że kwoty dochodzone od ubezpieczycieli z tytułu szkody w pojeździe nie są zazwyczaj wysokie. Duża część przywołanych spraw sądowych dotyczy tzw. kosztów hipotetycznej restytucji pojazdu. W związku z powyższym rozstrzygnięcie wzmiankowanych wyżej kwestii stanowiących przedmiot głosowanej uchwały ma istotny wpływ na orzeczenia, które codziennie zapadają w polskich sądach.

1. Odszkodowanie w kwocie odpowiadającej kosztom hipotetycznej naprawy pojazdu

W głosowanej uchwale Sąd Najwyższy przyjął, że poszkodowani mogą, co do zasady, dochodzić od ubezpieczyciela w ramach jego odpowiedzialności wynikającej z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania w wysokości odpowiadającej kosztom hipotetycznej naprawy pojazdu, z tym zastrzeżeniem, że taka możliwość ustaje, jeżeli pojazd został naprawiony lub zbyty przed zamknięciem rozprawy. Jak już wyżej zaznaczono, wyrażony pogląd zrywa z dotychczasową, utrwaloną linią orzecniczą Sądu Najwyższego. Prowokuje to w pierwszej kolejności do poszukiwania odpowiedzi na pytanie, czy w świetle obowiązujących przepisów

II CNPP 7/22; postanowienie SN z dnia 17 lipca 2020 r., sygn. V CNP 43/19; uchwała SN z dnia 11 września 2024 r., sygn. III CZP 65/23.

7. W 2023 roku odszkodowania i świadczenia z obowiązkowego OC komunikacyjnego wypłacone przez ubezpieczycieli wyniosły prawie 10,7 mld złotych; źródło: <https://piu.org.pl/w-2023-r-ubezpieczyciele-wyplacili-poszkodowanym-44-mld-zl> [dostęp: 7.05.2025].

w ogóle dopuszczalne jest obliczanie wysokości szkody według kosztów hipotetycznej naprawy. Choć taka możliwość, jak już wskazano powyżej, powszechnie dopuszczana jest w orzecznictwie i w praktyce likwidacji szkód samochodowych, to jednak jurydyczne podstawy tej konstrukcji nie są oczywiste. Stąd konieczne jest, siłą rzeczy skrótowe, omówienie przywołanej kwestii.

Zgodnie z art. 363 § 1 k.c. „naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu”. Na podstawie powyższego przepisu przyjmuje się, że istnieją dwa sposoby naprawienia szkody: restytucja naturalna lub zapłata odszkodowania⁸, przy czym trzeba zaznaczyć, że ograniczenia prawne i faktyczne dotyczące restytucji naturalnej oraz warunki gospodarki rynkowej sprawiają, że w obrocie cywilnoprawnym zasadą jest naprawianie szkód poprzez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej⁹. Przedstawiciele doktryny przy tym powszechnie uznają, że dla obliczenia wysokości odszkodowania pieniężnego miarodajna jest tzw. metoda dyferencyjna, polegająca na porównaniu stanu majątku po zaistnieniu zdarzenia sprawczego ze stanem hipotetycznym, jaki istniałby, gdyby nie doszło do zdarzenia sprawczego, a następnie obliczeniu różnicy między tymi wartościami, która będzie stanowiła szkodę¹⁰. Należy więc zadać pytanie, czy wobec powszechnego obliczania wysokości szkody metodą różnicy możliwe jest równoczesne wyliczanie szkody jako kosztów hipotetycznej naprawy rzeczy. Niewątpliwie bowiem zastosowanie tych metod w konkretnych przypadkach może zaowocować różnymi wynikami. Z reguły odszkodowanie wyliczone według kosztów hipotetycznej naprawy rzeczy będzie wyższe od odszkodowania obliczonego stosownie do metody dyferencyjnej¹¹. Przykładowo: jeśli samochód w wyniku kolizji drogowej ma wgniecioną karoserię, to inną kwotę stanowi hipotetyczny koszt jego naprawy, a inną – różnica między wartością pojazdu nieuszkodzonego, a samochodu z wgnieceniami.

W związku z zarysowanym wyżej problemem w doktrynie wyrażono zapatrywanie, że żądanie odszkodowania w kwocie odpowiadającej kosztom hipotetycznej restytucji nie ma podstaw prawnych. Za czołowego przedstawiciela tego poglądu należy uznać Macieja Kalińskiego. Przywołany autor podniósł, iż metoda dyferencyjna obliczania wysokości szkody nie pozwala na wypłatę odszkodowania w wysokości nieponiesionych kosztów naprawy pojazdu, bowiem na dzień ustalenia odszkodowania „uszczerbek w takim rozmiarze jeszcze nie dotknął jego majątku jako skutek zdarzenia szkodzącego”¹². Przywołany autor uważa także, że taki sposób określenia odszkodowania prowadzi do wzbogacenia poszkodowanego oraz że nie stanowi ani zapłaty „odpowiedniej sumy pieniężnej”, która powinna być wyliczona metodą różnicy ani restytucji naturalnej, zatem nie ma

8. Z. Radwański, *Zobowiązania – część ogólna*, CH Beck, Warszawa 1995, s. 106.

9. A. Olejniczak, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz LEX. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna*, [red.] A. Kidyba, Wolters Kluwer, Warszawa 2014, s. 119.

10. Z. Radwański, *op. cit.*, s. 99; W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1994, s. 76–77; A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1998, s. 33–35.

11. M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 50.

12. M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2021, s. 510–513.

podstaw w przepisach Kodeksu cywilnego¹³. Choć przywołane stanowisko jest poparte solidną argumentacją, to jednak nie można go uznać za przekonujące. Jak trafnie wskazał Marcin Krajewski, przyjęcie takiego zapatrywania prowadziłoby do sytuacji, w której poszkodowany od ubezpieczyciela mógłby domagać się wyłącznie „odpowiedniej sumy” wyliczonej metodą różnicy, gdyż ubezpieczyciel może spełnić świadczenie jedynie w pieniądzu, zaś wobec ubezpieczonego przysługiwałyby mu oba roszczenia z art. 363 § 1 k.c. To zaś mogłoby prowadzić do sytuacji, że poszkodowani będą żądali restytucji naturalnej od ubezpieczonych, gdyż odszkodowanie od ubezpieczyciela wyliczone metodą różnicy mogłoby być niższe niż koszty naprawy pojazdu¹⁴. Ubezpieczeni byliby więc w gorszym położeniu niż ubezpieczyciele. Co więcej, jak zaznaczył przywołany autor, wypłata odszkodowań w kwocie kosztów hipotetycznej naprawy jest wieloletnią i utrwaloną praktyką, co stanowi dowód tego, że jest adekwatną odpowiedzią na określoną potrzebę społeczno-gospodarczą¹⁵. Przytoczone wyżej argumenty można uzupełnić o następne. Trzeba stwierdzić, że krytycy obliczania szkody w wysokości kosztów hipotetycznej restytucji niezasadnie zrównują pojęcie „odpowiedniej sumy pieniężnej” z art. 363 § 1 k.c. z obliczeniem tej sumy metodą różnicy. Żaden przepis prawa tego nie statuuje, a metoda dyferencyjna stanowi wyłącznie konstrukt doktrynalny. Nie ma więc przeszkód, by w określonych wypadkach „odpowiednią sumą pieniężną” był koszt hipotetycznej naprawy pojazdu¹⁶. Za taką wykładnią art. 363 § 1 k.c. w konkretnych przypadkach będą przemawiać względy funkcjonalne i praktyczne. Celem omawianego przepisu jest z pewnością ochrona poszkodowanego, który może domagać się naprawienia doznanego uszczerbku. Ochrona ta nie będzie jednak pełna w sytuacji, w której otrzyma on za zniszczenie swej rzeczy odszkodowanie wyliczone metodą różnicy w kwocie niższej niż suma pozwalająca na naprawienie rzeczy. Poszkodowany zaś nie zawsze ma możliwość samodzielnego pokrycia kosztów naprawy, a następnie domagania się zwrotu tych środków od ubezpieczyciela. Ponadto, trzeba rozważyć, co oznacza cecha „odpowiedniości” sumy pieniężnej. Redakcja art. 363 § 1 k.c. może przemawiać za uznaniem, że suma pieniężna ma być odpowiednia względem przywrócenia stanu poprzedniego (kosztów tego przywrócenia). Skoro bowiem przywołany przepis, określając metody naprawienia szkody, wskazuje najpierw na przywrócenie stanu poprzedniego, a następnie na zapłatę „odpowiedniej” sumy pieniężnej, to tę „odpowiedniość” można odnieść do kosztów przywrócenia stanu poprzedniego. O ile w danym przypadku jest to możliwe, odpowiednią sumę pieniężną można więc wyliczyć jako koszt naprawy rzeczy – wówczas bowiem wypłacona tytułem odszkodowania suma pieniężna będzie w największym stopniu prowadzić do wyrównania sytuacji poszkodowanego sprzed zdarzenia szkodzącego i po tym zdarzeniu. Taka sposobność zachodzić będzie w tych sytuacjach, w których istnieje faktyczna, obiektywna możliwość wyliczenia hipotetycznych kosztów naprawy rzeczy. Najlepszym przykładem powyższego mogą być

13. M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 510–513.

14. M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca...*, s. 43.

15. M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca* Podobie: B. Kucharski, *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, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2024, nr 4, s. 100.*

16. Tak też: B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „*Studia Iuridica*” 2007, nr 47, s. 62–63. Wydaje się, że podobne stanowisko zajmuje G. Bieniek, zob. G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, LexisNexis, Warszawa 2007, s. 164.

właśnie naprawy samochodowe – w tej dziedzinie bowiem powszechnie stosuje się programy pozwalające na sporządzanie kosztorysów napraw¹⁷.

Jak już wyżej wskazano, w głosowanej uchwale SN również zaakceptował możliwość dochodzenia naprawienia szkody jako zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy, oparł się przy tym jednak na innej, niż wyżej przywołana, podstawie prawnej. Sąd Najwyższy stwierdził bowiem, że żądanie zwrotu kosztów hipotetycznej restytucji jest dopuszczalne jako przekształcone żądanie o przywrócenie stanu poprzedniego (naprawę pojazdu *in natura*) w roszczenie pieniężne. Uzasadnieniem tej transformacji jest zaś fakt, że zakłady ubezpieczeń mogą spełnić świadczenie wyłącznie w pieniądzu, stąd poszkodowanemu należy przyznać uprawnienie do domagania się od ubezpieczycieli albo „odpowiedniej sumy pieniężnej” wyliczonej metodą różnicy albo zwrotu kosztów hipotetycznej restytucji¹⁸. Przedstawione wyjaśnienie dla dochodzenia zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu należy jednak odrzucić jako mniej przekonujące od wyżej przywołanej koncepcji uznania tego żądania za rodzaj roszczenia o zapłatę „odpowiedniej sumy pieniężnej”. Po pierwsze, jak trafnie argumentuje Bartosz Kucharski, koncepcji przyjętej przez Sąd Najwyższy sprzeciwia się, stanowiąca charakterystyczną cechę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zasada akcesoryjności, zakładająca, że odpowiedzialność ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia OC jest pochodna względem odpowiedzialności ubezpieczonego, a co za tym idzie, że odszkodowanie wypłacane przez ubezpieczyciela nie jest odszkodowaniem ubezpieczeniowym, lecz odszkodowaniem obliczanym na zasadach ogólnych¹⁹. Po drugie natomiast, dużo prościej jest uzasadnić przysługiwanie poszkodowanemu roszczenia o zwrot kosztów hipotetycznej naprawy przez odwołanie się do pojemnej, ustawowej formuły „odpowiedniej sumy pieniężnej” niż przez przedstawienie teorii transformacji roszczenia o przywrócenie do stanu poprzedniego, której zwolennicy mogą dość łatwo zostać uznani za prawniczych kreacjonistów. Posiłkując się zasadą „brzytwy Ockhama”, trzeba stwierdzić, że nie należy konstruować teorii przekształcenia roszczenia o restytucję naturalną, gdy ten sam efekt można osiągnąć łatwiej – korzystając z wykładni pojęcia „odpowiedniej sumy pieniężnej”.

Nie są przy tym przekonujące zarzuty podnoszone w doktrynie, zgodnie z którymi taka szeroka interpretacja sformułowania „odpowiedniej sumy pieniężnej” może prowadzić do niepewności prawa²⁰. Jak trafnie zauważa Bartosz Kucharski, rolą orzecznictwa jest doprecyzowanie pojęcia „odpowiedniej sumy pieniężnej” i wskazanie kryteriów, kiedy oznaczać ona może koszt hipotetycznej naprawy²¹. Już sam fakt, że w analizowanym przepisie użyto niedookreślonego pojęcia „odpowiedniej sumy”, dowodzi, że intencją ustawodawcy było przyznanie sądom w tym zakresie pewnego luzu interpretacyjnego. Takie dookreślanie zasad obliczania szkody w powtarzalnych stanach faktycznych jest już zresztą w orzecznictwie obecne od lat. Przykładowo można przywołać uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 roku, w której SN przyjął, że poszkodowani

17. Podobnie jest w branży budowlanej.

18. Tak też: M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca...*, s. 43–45. Tożsame stanowisko było wyrażane w dotychczasowym orzecznictwie SN: uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów SN z dnia 17 listopada 2011 r., sygn. III CZP 5/11, oraz uzasadnienie uchwały SN z dnia 22 listopada 2013 r., sygn. III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85.

19. B. Kucharski, *Kosztorysowa metoda naprawienia szkody...*, s. 100.

20. M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca...*, s. 41.

21. B. Kucharski, *Kosztorysowa metoda naprawienia szkody...*, s. 100–101.

mogą żądać zwrotu wydatków na najem pojazdu zastępczego wyłącznie wówczas, jeżeli rzeczywiście je ponieśli, w odróżnieniu od żądania zwrotu kosztów naprawy pojazdu, których można dochodzić jeszcze przed ich poniesieniem²². Z kolei w uchwale SN z dnia 22 lipca 2020 roku Sąd Najwyższy przyjął, że poszkodowany może domagać się zwrotu kosztów opieki sprawowanej nieodpłatnie przez osoby bliskie, a zatem kosztów *de facto* nieponiesionych. Praktyka różnicowania sposobów obliczenia szkody była zatem obecna w judykaturze SN od dawna.

Podsumowując: punktem wyjścia dla określenia, co stanowi w danym wypadku „odpowiednią sumę pieniężną”, powinna być metoda dyferencyjna, z uwagi na to, że jest uniwersalna – z jej pomocą określić można wysokość każdej szkody. Niemniej jednak, w określonych przypadkach trzeba dopuścić (głównie ze względów celowościowych i praktycznych) możliwość odstąpienia od metody różnicy i wyliczenia szkody metodą kosztorysową, tj. przez określenie kosztów hipotetycznej naprawy rzeczy. Tymi wypadkami będą sytuacje, gdy doszło do uszkodzenia rzeczy, których koszt naprawy można z łatwością hipotetycznie określić. W praktyce zatem chodzić będzie o szkody samochodowe oraz budowlane. W tych bowiem branżach istnieją programy służące do kosztorysowania, przy pomocy których biegli w toku postępowania sądowego są w stanie określić obiektywne koszty hipotetycznej naprawy. Nic nie stoi przy tym na przeszkodzie, by w ramach interpretacji przesłanki „odpowiedniej sumy pieniężnej” uwzględnić fakt, że w określonych przypadkach koszty przywrócenia do stanu poprzedniego mogą być nadmierne (np. gdy ten koszt przewyższa wartość pojazdu sprzed zdarzenia – tzw. szkoda całkowita), i wówczas przyznać poszkodowanemu wyłącznie prawo do otrzymania odszkodowania wyliczonego metodą różnicy.

2. „Kosztorysowe” naprawienie szkody a zbycie lub naprawa pojazdu

Jak już wskazano na wstępie, mimo przesądzenia w glosowanej uchwale dopuszczalności żądania od ubezpieczyciela zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu, Sąd Najwyższy przyjął, że wskazane roszczenie nie przysługuje poszkodowanemu, jeśli doszło do zbycia lub naprawienia pojazdu. Z takim poglądem nie można się zgodzić, a argumenty przywołane przez Sąd Najwyższy należy uznać za nieprzekonujące. Sąd Najwyższy, uzasadniając wyżej przywołane stanowisko, w pierwszej kolejności wskazał, że skoro przywrócenie do stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu jest niemożliwe wskutek jego naprawienia lub zbycia, to podobnie trzeba ocenić roszczenie o zwrot kosztów hipotetycznej restytucji. Ten argument jednak jest chybiony, przy przyjęciu, jak to uczyniono powyżej, że roszczenie o zwrot kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu stanowi rodzaj żądania o zapłatę „odpowiedniej sumy pieniężnej”, a nie przekształcone roszczenie o restytucję naturalną. Sąd Najwyższy podniósł także, że szkoda ma charakter dynamiczny, a jej zakres ulega zmianie, zaś w sądzie w postępowaniu sądowym winien brać pod uwagę stan na chwilę zamknięcia rozprawy. W związku z tym, w ocenie SN, nie jest zasadne obliczanie szkody według kosztów hipotetycznej restytucji, gdy na dzień zamknięcia rozprawy pojazd został naprawiony (wówczas szkoda jest równa wydatkom poniesionym na naprawę auta) lub zbyty (wówczas szkoda jest równa różnicy między wartością samochodu sprzed zdarzenia szkodzącego a jego ceną uzyskaną przez poszkodowanego). Również ten argument nie może być uznany za przekonujący. Sąd Najwyższy bowiem niezasadnie łączy dwie metody obliczania „odpowiedniej sumy

22. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., sygn. III CZP 5/11, LEX nr 1011468.

pieniężnej” – kosztorysową i dyferencyjną. Po naprawieniu pojazdu lub jego zbyciu wysokość szkody ulegnie zmianie, zgodnie z koncepcją szkody dynamicznej, ale tylko w ramach obliczania szkody według tradycyjnej metody różnicy. W ramach tego sposobu bowiem porównuje się wysokość majątku sprzed zdarzenia szkodzącego i po nim. Jeżeli więc przykładowo poszkodowany zapłaci za naprawę swojego pojazdu, wówczas jego aktualny majątek będzie mniejszy od majątku sprzed zdarzenia wyłącznie o kwotę wydaną na naprawę samochodu (pojazd sprzed zdarzenia i po naprawie będzie w tym samym stanie technicznym), zatem wysokość szkody wyniesie tyle, ile koszt naprawy. Z kolei gdy poszkodowany naprawi swój pojazd tzw. metodą gospodarczą (samodzielnie), wówczas wysokość jego majątku sprzed wypadku i po naprawie będzie taka sama lub prawie taka sama, gdyż samochód sprzed zdarzenia i po naprawie będzie w takim samym (lub prawie takim samym) stanie technicznym, wobec czego szkoda obliczona metodą różnicy zasadniczo nie będzie istniała. Inaczej jednak należy ocenić przywołane wyżej sytuacje, gdy szkoda określona będzie według kosztów hipotetycznej naprawy. Roszczenie o naprawienie tak wyliczonej szkody nie będzie ulegało zmianie w zależności od naprawienia/zbycia uszkodzonej rzeczy, gdyż wynika to immanentnie z tego sposobu obliczania wysokości odszkodowania. Dla oznaczenia wysokości odszkodowania wedle tej metody nie jest bowiem konieczne porównywanie stanów majątku poszkodowanego, stąd późniejsze zbycie lub naprawa samochodu nie mają znaczenia dla wysokości odszkodowania. Innymi słowy, dynamiczne ujęcie szkody ma swoje uzasadnienie tylko wówczas, gdy odszkodowanie określane jest przy pomocy metody różnicy.

Sąd Najwyższy wskazał także, że wypłata odszkodowania obliczonego „metodą kosztorysową” po naprawie lub zbyciu samochodu będzie prowadzić do wzbogacenia poszkodowanego. Również w tym wypadku trzeba jednak stwierdzić, że byłoby to wzbogacenie jedynie względem szkody wyliczonej metodą dyferencyjną, która w tym przypadku nie ma zastosowania, gdyż tylko ona zakłada konieczność porównywania majątku poszkodowanego sprzed zdarzenia i po nim. Ponadto, takie ujęcie nie uwzględnia wszystkich okoliczności, w jakich może znaleźć się poszkodowany. Przykładowo: jeżeli poszkodowanym jest mechanik samochodowy, to bardzo prawdopodobne jest, że naprawi swój pojazd samodzielnie. Jednocześnie zaś, mógłby on domagać się odszkodowania w wysokości niższej, niż osoba, która zleciła naprawę auta osobie trzeciej. Przyjęcie zatem stanowiska wyrażonego w głosowanym orzeczeniu sprawia, że niektóre grupy poszkodowanych mogą być gorzej traktowane niż inne, tylko dlatego, że potrafią samodzielnie naprawić swoją rzecz. Metoda dyferencyjna nie uwzględnia zaś wysiłku i czasu, jakie sam poszkodowany wkłada w naprawienie swojej rzeczy. Na ten aspekt omawianego problemu zwracał uwagę Sąd Najwyższy w orzeczeniach składających się na dotychczasową linię orzecniczą, wskazując, że przyjęte we wcześniejszej judykaturze rozwiązanie ma na celu jednolite traktowanie poszkodowanych²³.

Stanowisko przyjęte przez Sąd Najwyższy w głosowanym orzeczeniu nie prowadzi także do uniknięcia możliwości „wzbogacenia” się poszkodowanego, a jedynie przesuwania owo „wzbogacenie się” w czasie. Jeżeli bowiem poszkodowany wstrzyma się z naprawą swojego pojazdu do czasu spełnienia świadczenia przez ubezpieczyciela lub do chwili zamknięcia rozprawy w toku postępowania sądowego i otrzyma odszkodowanie w kwocie zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu, a następnie naprawi pojazd taniej, niż przewidywał to kosztorys (np. w wyniku otrzymania od warsztatu samochodowego rabatu na usługi), wówczas również, przyjmując stanowisko SN,

23. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2019 r., sygn. III CZP 91/18; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2018 r., sygn. III CZP 72/18.

można by stwierdzić, że poszkodowany „wzbogacił” się dzięki wypłacie odszkodowania. Z tego punktu widzenia bardziej konsekwentnym stanowiskiem od poglądu wyrażonego w głosowanej uchwale jest odrzucenie w całości koncepcji dochodzenia zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy jako wydatków przyszłych i niepewnych²⁴.

Pogląd wyrażony w głosowanej uchwale rodzi również ryzyko polegające na tym, że ubezpieczyciele mogą wstrzymywać się od wypłat odszkodowań w toku postępowań likwidacyjnych. W ten sposób zakłady ubezpieczeń mogłyby *de facto* zmuszać poszkodowanych, których nie stać na naprawę pojazdu z własnych środków, do sprzedaży uszkodzonego pojazdu, by w ten sposób ostatecznie spełniać na ich rzecz świadczenia w niższej wysokości (wyliczone według metody różnicy). Tego zagrożenia nie eliminuje możliwość dochodzenia od ubezpieczyciela zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, na którą zwrócił uwagę Sąd Najwyższy. Po pierwsze, w orzecnictwie sądów powszechnych istnieją rozbieżności co do określenia uzasadnionego okresu najmu pojazdu zastępczego. Prezentowany jest między innymi pogląd, że w przypadku szkody częściowej uzasadniony czas najmu pojazdu zastępczego oblicza się według czasu potrzebnego do naprawy auta, przy uwzględnieniu, że naprawa winna rozpocząć się od dnia szkody (lub otrzymania kalkulacji od ubezpieczyciela), a nie od dnia wypłaty odszkodowania w toku postępowania likwidacyjnego²⁵. Przy takim ujęciu poszkodowany, którego nie stać na naprawę pojazdu, ma ograniczony czas, w którym może wynajmować pojazd zastępczy na koszt ubezpieczyciela, co może prowadzić do zaznaczonej wyżej konieczności sprzedaży samochodu uszkodzonego w razie wstrzymywania się przez ubezpieczyciela z wypłatą odszkodowania. Po drugie, uszkodzenia auta często nie powodują, że pojazd nie może się poruszać po drogach publicznych (np. wgniecenie karoserii). W takich sytuacjach oczywiście koszt najmu pojazdu zastępczego nie jest elementem szkody i nie podlega zwrotowi. Jednocześnie ubezpieczyciel w takiej sytuacji może wstrzymywać się z wypłatą odszkodowania, licząc, że poszkodowany sprzeda pojazd uszkodzony, co spowoduje zmianę sposobu obliczenia odszkodowania. Po trzecie, ubezpieczyciele mogliby również wypłacać znacznie zaniżone odszkodowania w toku postępowań likwidacyjnych (wyliczone, o ironio, według metody kosztorysowej), które nie pozwalają na przywrócenie samochodu do stanu poprzedniego, zmuszając poszkodowanych do sprzedaży uszkodzonego auta, a następnie powoływać się, w toku ewentualnych procesów sądowych, na konieczność wyliczenia odszkodowania równego różnicy między wartością pojazdu sprzed zdarzenia, a ceną uzyskaną przez poszkodowanego w wyniku sprzedaży auta.

Sąd Najwyższy, dla obrony swojego poglądu, przywołał też art. 444 § 1 zd. 2 k.c., zgodnie z którym „na żądanie poszkodowanego zobowiązany do naprawienia szkody powinien z góry wyłożyć sumę potrzebną na koszty leczenia, a jeżeli poszkodowany stał się inwalidą, także sumę potrzebną na koszty przygotowania do innego zawodu”, wskazując, że na tle tego przepisu niemożliwe jest konstruowanie żądania zwrotu hipotetycznych kosztów leczenia, jeśli poszkodowany został już wyleczony. Również jednak ten argument nie jest przekonujący. Oczywiście jest bowiem, że w przypadku szkody na osobie niemożliwe jest wyliczenie szkody „metodą kosztorysową”, przez określenie hipotetycznych kosztów leczenia. W tym przypadku „odповідnią sumą pieniężną” będzie

24. Takie zapatrywanie jednak, jak już wyżej wskazano, również nie jest przekonujące.

25. G. Dybała, K. Szpyt, [w:] *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, [red.] G. Dybała, K. Szpyt, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, s. 177–178.

koszt leczenia poniesiony przez poszkodowanego. Ustawodawca jednak, dostrzegając, że ten sposób naprawienia szkody może stanowić zagrożenie dla interesów poszkodowanego, który nie ma własnych środków na leczenie, przewidział w tym przypadku szczególne rozwiązanie, polegające na wyłożeniu z góry sumy potrzebnej na koszty leczenia. Nie sprzeciwia się to jednak uznaniu, że w przypadku szkód, których koszt naprawienia może być oszacowany, „odpowiednią sumą pieniężną” jest koszt hipotetycznego naprawienia szkody, jako najlepiej zabezpieczający interesy poszkodowanego.

Ostatecznie więc należy stwierdzić, że Sąd Najwyższy nie przedstawił wystarczających argumentów, by zmienić dotychczasową linię orzeczniczą w zakresie zwrotu hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu.

3. Rabaty na części zamienne i usługi naprawcze proponowane przez ubezpieczyciela a kwota odszkodowania

W tym miejscu trzeba przejść do drugiego z poruszonych przez Sąd Najwyższy zagadnień, które znalazło swoje odbicie w tezie głosowanej uchwały, tj. kwestii wpływu ulg i rabatów możliwych do uzyskania przez poszkodowanego od podmiotów współpracujących z ubezpieczycielem na wysokość wypłacanego przez zakłady ubezpieczeń odszkodowania za uszkodzenia samochodu. To właśnie ta kwestia była przedmiotem pytania Rzecznika Finansowego, stanowiącego przyczynek do wydania przez Sąd Najwyższy głosowanej uchwały. Jak zauważył bowiem Rzecznik Finansowy, zakłady ubezpieczeń w toku likwidacji szkody częściowej w pojeździe często określają kwotę odszkodowania w oparciu o ceny usług i części zamiennych stosowanych w warsztatach współpracujących z zakładami ubezpieczeń, wskazując, że poszkodowany miał możliwość naprawy pojazdu w serwisie współpracującym z ubezpieczycielem lub że mógł kupić od takiego podmiotu części zamienne do naprawy. Oczywiście jest przy tym, że takie ceny są niższe od stawek rynkowych. W ocenie Rzecznika taka praktyka ubezpieczycieli jest niedopuszczalna.

Odpowiadając na przedstawione wyżej pytanie, Sąd Najwyższy słusznie różnicuje swoją ocenę w zależności od sposobu obliczenia wysokości odszkodowania. W ocenie Sądu Najwyższego, jeśli poszkodowany dochodzi zwrotu kosztów naprawy już poniesionych (lub do poniesienia których się zobowiązał), wówczas wysokość odszkodowania nie zależy od ulg i rabatów stosowanych przez warsztaty partnerskie ubezpieczycieli. Z tym stanowiskiem nie sposób się nie zgodzić. Sąd Najwyższy trafnie argumentuje, odwołując się do utrwalonego orzecznictwa, że poszkodowany może dochodzić zwrotu kosztów naprawy w dowolnie wybranym warsztacie, który nie musi oferować najtańszych usług, byleby koszt naprawy nie wykraczał poza stawki obserwowane na lokalnym rynku²⁶. Słusznie przy tym SN podnosi, że obniżanie odszkodowań o kwotę rabatów udzielanych ubezpieczycielom przez warsztaty z nim współpracujące oznaczałoby, że poszkodowani, nie chcąc dopłacać do naprawy, musieliby wybierać wyłącznie warsztaty partnerskie

26. Takie stanowisko SN należy uznać za utrwalone, zob. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., sygn. III CZP 32/03; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r., sygn. III CZP 20/17.

ubezpieczycieli²⁷. W tym zakresie pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy jest przekonujący i nie budzi większych kontrowersji.

Szerszego komentarza domaga się natomiast drugi punkt tezy głosowanej uchwały, w której Sąd Najwyższy stwierdził, że jeżeli poszkodowany nie poniósł jeszcze kosztów naprawy pojazdu ani nie zobowiązał się do ich poniesienia, wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych powinna odpowiadać przeciętnym kosztom naprawy na lokalnym rynku, z uwzględnieniem możliwych do uzyskania przez poszkodowanego ulg i rabatów, chyba że skorzystaniu z tych ulg i rabatów sprzeciwia się jego uzasadniony interes. W pierwszej kolejności trzeba zgodzić się z Sądem Najwyższym, że w przypadku dochodzenia zwrotu kosztów hipotetycznej restytucji, odszkodowanie winno być obliczone według przeciętnych kosztów naprawy samochodu na lokalnym rynku. Jeśliby przy tym sposobie wyliczenia odszkodowania stosować zasady obowiązujące przy dochodzeniu zwrotu kosztów naprawy faktycznie poniesionych, które wskazano powyżej, to należy domniemywać, że poszkodowany zawsze konstruowałby kosztorys naprawy przy uwzględnieniu najwyższych kosztów naprawy, jakie obserwowane są na lokalnym rynku (choćby w jednym ASO), wskazując, że przyjęte przez niego ceny są obserwowane na rynku. Taka praktyka zaś byłaby wyjątkowo sprzeczna z zasadami słuszności i sprawiedliwości, gdyż praktycznie pewne jest, że poszkodowany aż tak wysokich kosztów przy naprawie pojazdu nie poniesie. Pozostaje jednak pytanie – jaka jest normatywna podstawa powyższej tezy? Sąd Najwyższy w głosowanej uchwale takiej nie wskazuje, co więcej – stwierdza, że uwzględnianie rabatów przy obliczaniu odszkodowania nie ma oparcia ani w art. 354 k.c., ani w art. 16 ust. 1 u.u.o. lub art. 826 k.c. W tym kontekście uwidacznia się zaleta stanowiska, że podstawą prawną żądania zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy nie jest przekształcone żądanie restytucji naturalnej, jak uznał SN, tylko dochodzenie „odpowiedniej sumy pieniężnej”. Drugi z przywołanych poglądów, przyjęty w niniejszej glosie, pozwala bowiem wyjaśnić, dlaczego w przypadku dochodzenia zwrotu kosztów hipotetycznej naprawy należy obliczać je według kosztów przeciętnych – gdyż w tych okolicznościach taki właśnie średni koszt stanowi sumę „odpowiednią”.

Co jednak najważniejsze, Sąd Najwyższy zaznacza, że możliwość uwzględnienia rabatów i ulg stosowanych przez warsztaty współpracujące z ubezpieczycielem nie oznacza, że odszkodowanie powinno być limitowane do wysokości ceny naprawy, jaką proponuje taki warsztat, tylko że cenę uwzględniającą takie ulgi i rabaty należy brać pod uwagę przy wyliczaniu przeciętnych kosztów naprawy na lokalnym rynku. Taki pogląd trzeba uznać za trafny jedynie częściowo. Słusznie Sąd Najwyższy uznał, że udzielanie powyżej wspomnianych rabatów nie może automatycznie pomniejszać odszkodowania wyliczanego tzw. metodą kosztorysową do wysokości cen towarów i usług proponowanych przez warsztaty współpracujące z ubezpieczycielem. Nie ma bowiem podstawy prawnej dla takiego limitowania odszkodowań. W szczególności nie można się w tym zakresie oprzeć na obowiązku współdziałania wierzyciela z dłużnikiem przy wykonywaniu zobowiązania, o którym mowa w art. 354 § 2 k.c. Jeżeli przyjąć, jak to zostało uczynione w niniejszej glosie, że poszkodowany w wypadku samochodowym może domagać się zapłaty odszkodowania w wysokości „odpowiedniej sumy pieniężnej” oznaczającej koszty hipotetycznej naprawy, to

27. Podobnie: B. Kucharski, W.P. Matysiak, *Polemicznie o dopuszczalności uwzględnienia rabatów i upustów przy ustalaniu odszkodowania kosztorysowego z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2023, nr 1, s. 45.

trzeba jednocześnie uznać, że już w chwili zdarzenia drogowego powstaje zobowiązanie do naprawienia szkody w określonej wysokości (średnich kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu). Współdziałaniem przy wykonywaniu tego zobowiązania będzie zatem jedynie pomoc w procesie poznania wysokości zobowiązania, tj. pomoc przy oględzinach pojazdu i wykonaniu kalkulacji naprawy, ewentualnie współdziałanie przy dokonywaniu zapłaty (np. przez podanie numeru rachunku bankowego poszkodowanego)²⁸. Wystarczającą zaś ochroną przed windowaniem odszkodowań jest ogólna formuła „średnich kosztów naprawy pojazdu”, według której należy obliczać koszty naprawy pojazdu w przypadku stosowania tzw. metody kosztorysowej.

Natomiast pogląd SN, zgodnie z którym omawiane rabaty należy wziąć pod uwagę przy wyliczaniu przeciętnych kosztów naprawy na lokalnym rynku budzi pewne wątpliwości co do możliwości i celowości stosowania go w praktyce. Dla oceny ostatniego z podanych zapatrywań Sądu Najwyższego konieczne jest zarysowanie zasad kosztorysowania napraw samochodowych. Obecnie wszystkie podmioty na rynku motoryzacyjno-ubezpieczeniowym dla oszacowania kosztów naprawy pojazdu korzystają z programów komputerowych zwanych „programami eksperckimi”. Pozwalają one na ujednolicenie i usprawnienie procesu szacowania szkody²⁹. Pierwszym z tych programów był Audatex, obecnie na rynku korzysta się także z systemu Eurotax i DAT³⁰. Programy te zawierają katalogi norm pracochłonności poszczególnych operacji naprawczych zalecanych przez producentów pojazdów oraz bazę danych cen części zamiennych (zarówno producentów pojazdów, jak i dystrybutorów niezależnych)³¹. Wskazane dane są uaktualniane co 30 dni³². Przywołane programy zawierają ponadto informacje dotyczące sposobów lakierowania i kosztów materiałów lakierniczych³³. W pewnym uproszczeniu można wskazać, że szacowanie kosztów naprawy przy pomocy przywołanych systemów eksperckich polega na wprowadzeniu do programu typu i wyposażenia pojazdu, rodzaju powłoki lakierniczej, ewentualnych kodów warunkowych, a wreszcie – uszkodzonych części zakwalifikowanych do wymiany albo naprawy³⁴. Konieczne jest również określenie stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych. Przy użyciu tych danych (zarówno wprowadzonych do programu, jak i znajdujących się w bazie tego system eksperckiego) program konstruuje wycenę kosztów naprawy pojazdu.

Biorąc powyższe pod uwagę, uznać trzeba, że stanowisko Sądu Najwyższego, zgodnie z którym ulgi i rabaty należy uwzględnić przy wyliczaniu przeciętnych kosztów naprawy samochodu na lokalnym rynku, będzie trudne do zastosowania w praktyce. Ceny części samochodowych, jakie

28. Odmienne: M. Kaliński, *W sprawie zakresu obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w odniesieniu do rabatów i upustów*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2022, nr 2, s. 3–7.

29. Ł. Kuczyński, G. Przekota, *Studium badawcze kosztów napraw samochodów osobowych w zależności od marki pojazdu, rodzaju części zamiennych i podmiotu wykonującego usługę*, „Transport Samochodowy” 2024, nr 1, s. 64.

30. W. Lewicki, *Eksperymentalne studium badawcze wpływu systemu eksperckiego na proces szacowania kosztów logistycznych napraw samochodów osobowych w Polsce-ocena i analiza skutków ekonomicznych*, „Logistyka” 2015, nr 1, s. 1486–1487.

31. Ł. Kuczyński, G. Przekota, *Studium badawcze kosztów napraw samochodów osobowych...*, s. 64–65.

32. Ł. Kuczyński, G. Przekota, *Studium badawcze kosztów napraw samochodów osobowych...*, s. 64–65.

33. W. Lewicki, *Eksperymentalne studium badawcze...*, s. 1486–1487.

34. W. Lewicki, *Eksperymentalne studium badawcze...*, s. 1486–1487.

znajdują się w bazie systemu eksperckiego, nie będą bowiem uwzględniały rabatów stosowanych względem ubezpieczycieli przez podmioty z nimi współpracujące.

Inny problem dotyczy natomiast kwestii kosztów robocizny. Stawki za roboczogodzinę zwykle określane są w procesie sądowym przez biegłych sądowych, którzy dysponują własnymi bazami danych pozyskanych od warsztatów samochodowych. O ile biegły jest w stanie wskazać stawkę średnią stosowaną przez warsztaty samochodowe na danym obszarze (np. poprzez wyliczenie średniej arytmetycznej), o tyle nie będzie on posiadał zwykle informacji o stawkach, które oferują warsztaty współpracujące z ubezpieczycielami określone w umowach stanowiących o tej współpracy. Trudno też uzasadnić, dlaczego biegli mieliby przy obliczaniu średniej stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych na danym terytorium brać pod uwagę rabatowane stawki podmiotów współpracujących tylko z tym ubezpieczycielem będącym pozwanym w procesie, w którym biegły wydaje opinię, pomijając rabaty oferowane przez innych ubezpieczycieli. Stąd trzeba wskazać, że praktyczna realizacja stanowiska Sądu Najwyższego w realiach procesowych mogłaby być kłopotliwa.

Biorąc pod uwagę praktykę kosztorysowania napraw samochodowych, należy więc stanąć na stanowisku, że wysokość odszkodowania wyliczonego według kosztów hipotetycznej naprawy samochodu powinna odpowiadać przeciętnym kosztom naprawy na lokalnym rynku. Nie jest jednak konieczne, by w ramach obliczania tych kosztów uwzględniać rabatowane stawki oferowane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielami. Wymóg obliczania „kosztorysowego odszkodowania” według średnich stawek i cen odpowiednio wyważa interesy i poszkodowanych, i ubezpieczycieli. Wypłata odszkodowań w takiej kwocie z jednej strony pozwoli poszkodowanym na naprawienie szkody bez poszukiwania najtańszych części samochodowych i zakładu naprawczego, a z drugiej – nie będzie wywoływała pokusy zawyżania cen i stawek w kosztorysach, według których poszkodowani domagają się naprawienia szkody.

Podsumowanie

Uchwałę Sądu Najwyższego należy ocenić w dużej mierze krytycznie. W odniesieniu do wstępnego zagadnienia, jakim był w uchwale problem „kosztorysowego” naprawienia szkody, trzeba stwierdzić, że SN nie przedstawił przekonujących argumentów na rzecz odstąpienia od dotychczasowej, utrwalonej linii orzeczniczej, zgodnie z którą poszkodowani mogą domagać się odszkodowania za tzw. szkodę częściową w pojeździe w wysokości kosztów hipotetycznej naprawy, niezależnie od późniejszego zbycia samochodu lub faktycznej naprawy.

Gdy chodzi zaś o kwestię uwzględniania rabatów na ceny części samochodowych i usługi naprawcze udzielane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielami, to należy zgodzić się z SN, że nie powinno się ich mieć na względzie przy obliczaniu odszkodowania odpowiadającego kosztom rzeczywiście wykonanej naprawy. Trudno natomiast przychylić się do drugiej tezy omawianej uchwały. O ile rację ma SN, że w przypadku dochodzenia odszkodowania odpowiadającego kosztom hipotetycznej naprawy pojazdu powinno być ono obliczane według średnich stawek i cen, to trudno, ze względów praktycznych, przy obliczaniu tych średnich cen uwzględniać – jak zaleca SN – możliwość uzyskania rabatów od podmiotów współpracujących z ubezpieczycielami.

Wykaz źródeł

- Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, LexisNexis, Warszawa 2007.
- Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1994.
- Janiszewska B., *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „*Studia Iuridica*” 2007, nr 47.
- Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2021.
- Kaliński M., *W sprawie zakresu obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w odniesieniu do rabatów i upustów*, „*Wiadomości Ubezpieczeniowe*” 2022, nr 4.
- Kodeks cywilny. Komentarz LEX. Tom III. *Zobowiązania. Część ogólna*, Kidyba A. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2014.
- Krajewski M., *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017.
- Kucharski B., *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*, „*Wiadomości Ubezpieczeniowe*” 2024, nr 4.
- Kucharski B., Matysiak W.P., W.P. Matysiak, *Polemicznie o dopuszczalności uwzględnienia rabatów i upustów przy ustalaniu odszkodowania kosztorysowego z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „*Wiadomości Ubezpieczeniowe*” 2023, nr 1.
- Kuczyński Ł., Przekota G., *Studium badawcze kosztów napraw samochodów osobowych w zależności od marki pojazdu, rodzaju części zamiennych i podmiotu wykonującego usługę*, „*Transport Samochodowy*” 2024, nr 1.
- Lewicki W., *Eksperymentalne studium badawcze wpływu systemu eksperckiego na proces szacowania kosztów logistycznych napraw samochodów osobowych w Polsce – ocena i analiza skutków ekonomicznych*, „*Logistyka*” 2015, nr 1.
- Radwański Z., *Zobowiązania – część ogólna*, CH Beck, Warszawa 1995.
- Szpunar A., *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1998.
- Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, Dybała G., Szpyt K. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2022.

Determining the Amount of Compensation for a So-Called Partial Damage to a Vehicle. Commentary on the Supreme Court Resolution of 8 May 2024, Case No. III CZP 142/22

The Supreme Court judgment under review concerns two principal legal issues, although the resolution itself formally addresses only one of them. First, the Court held that it is not permissible to seek compensation corresponding to the hypothetical cost of vehicle repair if the car has already been sold or repaired. Second, in the Court's view, when the injured party undertakes the repair, the amount

of compensation is not contingent upon discounts on parts or repair services offered by entities cooperating with insurers. However, in the case of loss adjustment based on a cost estimate, such discounts should be taken into account – but solely for the purpose of determining the average cost of repair on the local market. In the Author's opinion, the Supreme Court's position on the first issue warrants critical evaluation. On the other hand, the Court rightly asserted that compensation should not be limited to the cost of repair in a workshop affiliated with the insurer. Nevertheless, the requirement to factor in discounted prices when establishing the average cost of car repairs raises practical concerns.

Keywords: amount of compensation, cost estimate method, hypothetical vehicle repair, third-party motor liability insurance, discounts.

DR JAKUB OLESZCZAK – adiunkt, Katedra Prawa Handlowego, Ubezpieczeń i Własności Przemysłowej, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego.

ORCID: 0000-0001-7729-6688

