

GLOSY
I PRZEGLĄDY ORZECZNICTWA

BARTOSZ KUCHARSKI

<https://doi.org/10.33995/wu2026.1.5>

date of receipt: 25.04.2026

date of acceptance: 12.05.2026

Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 24 września 2025 roku, sygn. III CZP 32/24

W głosowanej uchwale Sąd Najwyższy sformułował trzy tezy:

- 1. Ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy jest dopuszczalne także wtedy, gdy poszkodowany naprawił pojazd.*
- 2. Wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu kosztów naprawy pojazdu może uwzględniać rabaty na części zamienne i materiał lakierniczy oferowane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielem tylko wtedy, gdy skorzystaniu z nich nie sprzeciwia się uzasadniony interes poszkodowanego.*
- 3. Odszkodowanie przysługujące z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje kwoty podatku od towarów i usług, jeżeli poszkodowany poniósł już koszty naprawy pojazdu, a zapłacona przez niego cena nie została powiększona o ten podatek.*

Akceptując powyższe rozstrzygnięcie co do zasady, autor formułuje szereg uwag krytycznych wobec uzasadnienia. Wskazuje w szczególności, że nietrafne jest przeciwstawianie tzw. odszkodowania kosztorysowego odszkodowaniu ustalanemu metodą różnicy oraz że uwzględnianie rabatów i upustów stosowanych w warsztatach partnerskich może w praktyce prowadzić do arbitralności i opinii biegłych. Autor sprzeciwia się również obciążaniu poszkodowanego ciężarem dowodu w zakresie poniesienia VAT-u.

Słowa kluczowe: wypadki samochodowe, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm), odszkodowanie ubezpieczeniowe, odszkodowanie kosztorysowe

- 1. Ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy jest dopuszczalne także wtedy, gdy poszkodowany naprawił pojazd.**

2. Wysokość odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z tytułu kosztów naprawy pojazdu może uwzględniać rabaty na części zamienne i materiał lakierniczy oferowane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielem tylko wtedy, gdy skorzystaniu z nich nie sprzeciwia się uzasadniony interes poszkodowanego.
3. Odszkodowanie przysługujące z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje kwoty podatku od towarów i usług, jeżeli poszkodowany poniósł już koszty naprawy pojazdu, a zapłacona przez niego cena nie została powiększona o ten podatek.

1. Komentowana uchwała SN stanowi kolejny głos w gorącej ostatnio dyskusji dotyczącej dopuszczalności stosowania metody kosztorysowej przy likwidacji szkody z ubezpieczenia OC ppm. Uchwała została podjęta w wyniku pytań zadanych przez Sąd Okręgowy w Poznaniu przy rozpoznawaniu apelacji ubezpieczyciela od wyroku Sądu Rejonowego. Stan faktyczny sprawy był prosty. Samochód powoda został uszkodzony wskutek wypadku, za który odpowiedzialność ponosiła osoba ubezpieczona w pozwanym zakładzie ubezpieczeń. Pozwany przyznał powodowi w postępowaniu likwidacyjnym odszkodowanie w kwocie 210 684,87 zł na podstawie kalkulacji, w której uwzględniono ceny części oryginalnych oraz alternatywnych jakości P, przy zastosowaniu rabatu 15 % na części oryginalne i 40 % na materiał lakierniczy. Pozwany złożył powodowi propozycję nabycia części zamiennych i materiału lakierniczego w tzw. zakładzie partnerskim. Oferty tej powód nie przyjął i naprawił samochód gdzie indziej.

Sąd na podstawie opinii biegłego ustalił, że koszty przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody przy zastosowaniu cen części oryginalnych oraz średniej stawki za roboczogodzinę serwisów nieautoryzowanych opiewają na kwotę 271 999,90 zł brutto, wskazując przy tym, że jedynie naprawa z wykorzystaniem części oryginalnych pozwoliłaby na pełne doprowadzenie pojazdu powoda do stanu sprzed kolizji. Wartość rynkowa auta przed szkodą wynosiła 340 200 zł, a po szkodzie – 133 300 zł. W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Rejonowy przyznał powodowi odszkodowanie odpowiadające różnicy między kwotą wyliczoną przez biegłego a kwotą przyznaną przez ubezpieczyciela, akceptując pogląd, że tzw. odszkodowanie kosztorysowe należy się niezależnie od tego, czy poszkodowany naprawił pojazd, a ubezpieczyciel nie ma prawa narzucać poszkodowanemu warsztatu naprawczego. Rozpatrując sprawę na skutek apelacji pozwanego, Sąd Okręgowy przedstawił Sądowi Najwyższemu trzy zagadnienia prawne, na które odpowiedziano odpowiednio w trzech tezach uchwały.

Uchwała uwidacznia, że konflikt w Sądzie Najwyższym dotyczy nie tylko statusu sędziów powołanych przez Krajową Radę Sądownictwa ukształtowaną na podstawie ustawy z dnia 8 grudnia 2017 roku o zmianie ustawy o Krajowej Radzie Sądownictwa oraz niektórych innych ustaw¹, ale również odstępowania przez tych sędziów od utrwalonego orzecznictwa w niektórych kwestiach, w szczególności właśnie w zakresie metody kosztorysowej ustalania odszkodowania. Jak wiadomo, w orzecznictwie tzw. nowych sędziów pojawił się pogląd, że odszkodowanie wyliczone metodą kosztorysową nie należy się, jeżeli poszkodowany przed jego uzyskaniem naprawił pojazd albo

1. Dz. U. 2018, poz. 3 z późn. zm. Dla zwięzłości wywodu sędziów, o których mowa, będę dalej określał mianem „nowych sędziów”, natomiast sędziów powołanych wcześniej jako „starych sędziów”.

go zbył². W ten sposób zakwestionowano wcześniejszą linią orzecznictwa wskazującą, że dla zakresu szkody pojawiającej się w majątku poszkodowanego z chwilą wypadku nie mają znaczenia zdarzenia następcze³. W publicystyce prawniczej zaczęto określać oba stanowiska mianem statycznej oraz dynamicznej koncepcji szkody.

Omawianą w głosie sprawę rozstrzygał skład złożony ze z tzw. starych sędziów, nie dziwi zatem, że opowiedziano się za poglądem ukształtowanym wcześniej. Uzasadnienie rozpoczęto przy tym od wskazania, że nowa linia orzecznictwa została wyznaczona przez sędziów powołanych nieprawidłowo, których wypowiedzi nie mają waloru orzeczeń Sądu Najwyższego⁴. Obserwacja ostatnich wypowiedzi nowych sędziów będących zwolennikami koncepcji tzw. statycznego charakteru szkody w ubezpieczeniu OC ppm oraz nowych sędziów opowiadających się za dynamicznym charakterem szkody zdaje się wskazywać na pewne zaciętrzewienie, które jest być może źródłem nieco jednostronnych stanowisk zajmowanych przez obie strony.

2. Komentowana uchwała zasługuje moim zdaniem na aprobatę. Uzasadnienie zawierające szereg cennych argumentów nasuwa jednak również uwagi krytyczne. Sąd Najwyższy umotywowował rozstrzygnięcie, powołując się przede wszystkim na postulat stałości orzecznictwa i względy słusznościowe, zaniedbując nieco argumenty ściśle jurystyczne. Jeszcze przed opublikowaniem uzasadnienia uchwały pojawiły się zastrzeżenia wskazujące, że Sąd Najwyższy w pierwszej tezie uchwały opowiedział się za statyczną koncepcją szkody, podczas gdy w trzeciej, odmawiając objęcia odszkodowaniem niezapłaconego podatku VAT, przyjął koncepcję dynamiczną.

Niezależnie od powyższej sprzeczności, która zostanie omówiona dalej, w uzasadnieniu można jednak dostrzec inną – bardziej podstawową. Sąd Najwyższy najpierw bowiem wskazał, że odszkodowanie wyliczane metodą kosztorysową jest hybrydą dwóch przewidzianych w art. 363 k.c. form naprawienia szkody⁵. Powstaje ono wskutek przekształcenia przez art. 822 k.c. restytucji

2. Uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2024 r., sygn. III CZP 65/23 („OSNC” 2025, nr 4, poz. 41), postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 17 lipca 2020 r., sygn. V CNP 43/19, LEX nr 3106341; z dnia 11 września 2020 r., sygn. IV CNP 26/19, LEX nr 3225186 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 2021 r., sygn. IV CNPP 1/21, „OSNC” 2022, nr 3, poz. 33; z dnia 8 grudnia 2022 r., sygn. II CSKP 726/22, „OSNC” 2023, nr 6, poz. 63; z dnia 15 grudnia 2022 r., sygn. II CNPP 7/22, z dnia 30 listopada 2023 r., LEX nr 3635364 i z dnia 12 kwietnia 2024 r., sygn. II CNPP 33/22, LEX nr 3715356.
3. Wyrok z dnia 27 czerwca 1988 r., sygn. I CR 151/88, LEX nr 8894.; wyrok z dnia 11 czerwca 2001 r., sygn. V CKN 266/00, „OSP” 2001, z. 3, poz. 40; uchwała z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. III CZP 68/01, „OSNC” 2002, nr 6, poz. 74; wyrok z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn. IV CKN 635/00, LEX nr 78370; wyrok z dnia 29 stycznia 2002 r., sygn. V CKN 682/00, LEX nr 54343; wyrok z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 903/00, „OSNC” 2003, nr 1, poz. 15; wyrok z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 908/00, LEX nr 54365; wyrok z dnia 16 maja 2002 r., sygn. V CKN 1273/00, LEX nr 55515; wyrok z dnia 11 czerwca 2003 r., sygn. V CKN 308/01, LEX nr 157324; uchwała z dnia 13 czerwca 2003 r., sygn. III CZP 32/03, „OSNC” 2004, nr 4, poz. 51; wyrok z dnia 7 sierpnia 2003 r., sygn. IV CKN 387/01, LEX nr 141410; wyrok z dnia 12 lutego 2004 r. sygn. V CK 187/03, Wokanda 2004/7–8/15, postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. III CZP 76/05, LEX nr 175463; uchwała składu 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., sygn. III CZP 150/06, „OSNC” 2007, nr 10, poz. 144, wyrok z dnia 6 listopada 2015 r., sygn. II CSK 58/15, LEX nr 1929079.
4. Co może być jednak wątpliwe w świetle wyroku TSUE z 24 marca 2026 r. w sprawie C-521/21, ECLI:EU:C:2026:242.
5. Koncepcję tę szerzej uzasadnia 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*

naturalnej w zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Zdaniem SN w świetle art. 363 k.c. w związku z art. 822 k.c. poszkodowany może wybrać między odszkodowaniem wyliczonym metodą różnicy a odszkodowaniem odpowiadającym kosztom naprawy. Kilka akapitów dalej SN stwierdza jednak, że odszkodowanie winno kompensować różnicę w majątku poszkodowanego przed szkodą i po szkodzie, odpowiadającą niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy. Oczywista sprzeczność polega zatem na odróżnieniu odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy od odszkodowania wyliczanego metodą różnicy, a następnie przyjęciu, że różnica w majątku poszkodowanego odpowiada kosztom naprawy.

Przyjęta przez Sąd Najwyższy koncepcja hybrydowego odszkodowania, wynikająca z przekształcenia ogólnych zasad przez przepis definiujący ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, ma tę zasadniczą wadę, że pozwala domagać się odszkodowania kosztorysowego wyłącznie od ubezpieczyciela, wykluczając domaganie się go od sprawcy wypadku, to zaś z kolei pozostaje w sprzeczności z zasadą akcesoryjności odpowiedzialności ubezpieczyciela względem odpowiedzialności sprawcy⁶. Dodatkowo odszkodowanie tak wyliczane często przeciwstawia się odszkodowaniu przyjmującemu postać odpowiedniej sumy pieniężnej wyliczanemu metodą różnicy. To właśnie uczynił Sąd Najwyższy w początkowych fragmentach uzasadnienia, by następnie sobie zaprzeczyć.

Wydaje się, że powyższych mankamentów unika koncepcja, wedle której odszkodowanie kosztorysowe stanowi odpowiednią sumę pieniężną z art. 363 k.c.⁷ Zarzuca się jej, że zależnie od okoliczności upatruje sumy odpowiedniej w odszkodowaniu odpowiadającym hipotetycznym kosztom naprawy albo w odszkodowaniu wyliczonym poprzez odjęcie od wartości auta sprzed wypadku wartości pozostałości⁸. Wskazać jednak wypada, że uzależnienie sposobu wyliczania odpowiedniej sumy pieniężnej od okoliczności konkretnej sprawy jest zaletą tej koncepcji, umożliwia bowiem sądowi ustalenie odszkodowania sprawiedliwego w konkretnej sytuacji. Formuła *odpowiednia suma pieniężna* jest pojemna i stanowi wyraz przekonania ustawodawcy, że stosowanie ogólnych i abstrakcyjnych reguł kodeksowych w konkretnych przypadkach należy do sądu⁹.

Zwykle właśnie odszkodowanie kosztorysowe odpowiada różnicy w majątku poszkodowanego przed szkodą i po szkodzie¹⁰. Nie należy zatem przeciwstawiać mu odszkodowania wyliczanego

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.

6. S. Hadrowicz, P. Ratusznik, *O tak zwanej „restytucji pieniężnej” – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8, s. 89.
7. B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „Studia Iuridica” 2007, nr 47, s. 57; 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, B. Kucharski, *Prawno-ekonomiczne uzasadnienie kosztorysowej metody naprawienia szkody*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2025, nr 10, s. 25.
8. Por. M. Kaliński, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, nr 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 1, s. 67 i nast.; M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, CH Beck, Warszawa 2011, s. 497.
9. B. Kucharski, *Prawno-ekonomiczne*, s. 27 28.
10. Tak również S. Byczko, *Prawo przeciwko ekonomii: uwagi na tle sporu o dopuszczalność obliczania odszkodowań ubezpieczeniowych metodą kosztorysową*, „Państwo i Prawo” 2025, nr 10, s. 89.

metodą różnicy. Odszkodowania kosztorysowego można domagać się zarówno od sprawcy wypadku, jak i od jego ubezpieczyciela. Nie jest ono hybrydą dwóch przewidzianych w art. 363 k.c. form naprawienia szkody, ale stanowić może w okolicznościach sprawy odpowiednią sumę pieniężną. Takie rozumowanie pozwala również uniknąć pominiętej przez SN przeszkody w przyznaniu odszkodowania odpowiadającego kosztom hipotetycznej naprawy poszkodowanemu, który naprawił już pojazd, a polegającej na tym, że w opisanej sytuacji przywrócenie do stanu poprzedniego może wydawać się niemożliwe¹¹.

Cenny jest argument Sądu Najwyższego, że koncepcja tzw. dynamicznego charakteru szkody nie bierze pod uwagę zasad postępowania likwidacyjnego, które w ubezpieczeniu OC ppm nie powinno trwać co do zasady dłużej niż 30 dni od daty zgłoszenia szkody (art. 14 ust. 1 u.u.o.), tak by poszkodowany miał jasność, jaka kwota mu się należy, i by mógł podjąć racjonalne decyzje odnośnie do pojazdu będącego jego własnością. Trafnie również SN zauważył, że koncepcja dynamicznego charakteru szkody zachęcałaby zakłady ubezpieczeń do zaniżania odszkodowań w nadziei, że następcze zachowanie poszkodowanego zniweluje poniesioną przezeń szkodę do różnicy między wartością samochodu sprzed wypadku a wartością wraku.

Można powiedzieć, że koncepcja dynamicznego charakteru szkody w ubezpieczeniu OC ppm odwraca kota ogonem. Zamiast pozwolić poszkodowanemu zdecydować, jak ma postąpić z samochodem zależnie od przyznanego mu przez zakład ubezpieczeń odszkodowania, pozwala zakładowi ubezpieczeń decydować o kwocie odszkodowania zależnie od tego, co ubezpieczony zrobił z samochodem. Przyjęcie tej koncepcji odmawia *de facto* poszkodowanemu prawa do wdania się w spór z ubezpieczycielem co do wysokości przyznanego odszkodowania, każąc mu przez cały czas trwania sporu składać nienaprawiony samochód. Decyzja o zbyciu lub naprawie samochodu przed zakończeniem sporu, będąca przecież prawem poszkodowanego jako właściciela samochodu, ograniczy bowiem odszkodowanie do różnicy wartości samochodu przed wypadkiem i wartości tzw. wraku.

Trafnie Sąd Najwyższy zwraca uwagę, że tzw. koncepcja dynamicznego charakteru szkody z ubezpieczenia OC ppm może stymulować zaniżanie przez ubezpieczycieli odszkodowań, pozbawiając w istocie poszkodowanych prawa decydowania, czy domagać się odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy, gdy jest ona jeszcze możliwa, czy też odszkodowania odpowiadającego różnicy wartości samochodu przed wypadkiem i wartości wraku. Jest rzeczą powszechnie znaną, że przyjęcie tzw. szkody całkowitej pozwala ograniczyć odszkodowanie w porównaniu do odszkodowania odpowiadającego kosztom hipotetycznej naprawy. W świetle tzw. dynamicznej koncepcji szkody z ubezpieczenia OC ppm dla ubezpieczyciela korzystne jest zaniżenie odszkodowania do odszkodowania wypłacanego w razie przyjęcia szkody całkowitej. Biorąc pod uwagę przeciętny czas trwania postępowania sądowego, jest wysoce prawdopodobne, że przed jego zakończeniem poszkodowany sprzeda samochód albo przynajmniej go naprawi. W pierwszym przypadku odszkodowanie wypłacone przez ubezpieczyciela okaże się właściwe, w drugim, nawet jeśli będzie zaniżone, to jedynie w zakresie, w jakim poszkodowany będzie w stanie przedstawić rachunki za naprawę.

11. Ten argument zdaniem nowych sędziów ma przesądzać o niedopuszczalności przyznania odszkodowania kosztorysowego w sytuacji, gdy samochód został już naprawiony. Por. uzasadnienie uchwały SN z dnia 11 września 2024, sygn. III CZP 65/23, „OSNC” 2025/4/41.

Niezależnie od wyżej wyrażonych komplementów pod adresem Sądu Najwyższego rozumowanie przedstawione w komentowanej uchwale wydaje się jednostronne. Trudno zgodzić się ze stanowiskiem, że wyliczenie odszkodowania metodą kosztorysową winno odpowiadać odszkodowaniu wyliczanemu tzw. metodą serwisową, kiedy poszkodowany naprawia samochód, a potem domaga się pokrycia faktur wystawionych przez warsztat naprawczy. Właśnie to stanowisko prowadzi do sytuacji, w której odszkodowanie przyznane metodą kosztorysową jest niemal zawsze wyższe od faktycznie ponoszonych kosztów naprawy. Jeżeli ktoś decyduje się naprawić samochód w autoryzowanym warsztacie, powinien odzyskać koszty takiej naprawy na podstawie faktur wystawionych przez warsztat, pomijając sytuację, gdy wybór warsztatu autoryzowanego jest zupełnie nieuzasadniony w świetle wieku i historii samochodu wcześniej naprawianego w warsztatach nieautoryzowanych. Jeżeli natomiast ktoś wybiera metodę kosztorysową, czyni to zwykle dlatego, że nie zamierza naprawiać samochodu w warsztacie autoryzowanym. W tym zakresie rację mają nowi sędziowie wyrażający pogląd, że odszkodowanie odpowiadające kosztom hipotetycznej naprawy winno być co do zasady wyliczane przy wykorzystaniu przeciętnych stawek na lokalnym rynku, nie zaś stawek warsztatów autoryzowanych, pomijając sytuacje wyjątkowe. Stanowisko to zostało wyrażone w uchwale 7 sędziów SN z 8 maja 2024 roku w sprawie o sygn. III CZP 142/22¹².

Nieuzasadniony jest również pogląd, że szkoda petryfikuje się z chwilą wypadku i że w każdych okolicznościach – jeżeli tylko przewidywane koszty naprawy nie przekraczają wartości wraku – możliwe jest domaganie się odszkodowania wyliczanego metodą kosztorysową. Jeżeli poszkodowany, nie czekając na decyzję ubezpieczyciela, sprzedał wrak przed upływem przepisowego czasu trwania postępowania likwidacyjnego, nie powinien mieć prawa do odszkodowania odpowiadającego hipotetycznej naprawy. W opisanej sytuacji odpowiednia suma pieniężna, o jakiej mowa w art. 363 k.c., winna stanowić różnicę wartości auta sprzed wypadku i wartości wraku. Odszkodowanie wyliczone w ten pierwszy sposób rzeczywiście prowadziłoby do wzbogacenia poszkodowanego, narażając jednocześnie ubezpieczyciela na nieuzasadnione koszty.

Inaczej jednak przedstawia się kwestia naprawienia samochodu przed uzyskaniem odszkodowania. Wbrew poglądom wyrażanym przez nowych sędziów SN nie powinno to wykluczać przyznania odszkodowania odpowiadającego hipotetycznym kosztom naprawy. Naprawa samochodu metodą gospodarczą wymaga pracy polegającej na wyszukaniu warsztatu naprawczego oraz wyszukaniu i zakupie części. Ta praca ma swoją wartość, podobnie jak praca osób fizycznie naprawiających samochód, choćby robili to z jakichś przyczyn nieodpłatnie (pokrewieństwo, znajomości, własna praca poszkodowanego). Nadto, co zauważa Sąd Najwyższy, w sytuacji gdy poszkodowany dążył za wszelką cenę do minimalizacji kosztów, domniemywać można, że nie przywrócił sprawności technicznej samochodu do stanu poprzedniego w tym samym stopniu, w jakim uczyniłby to, gdyby opierał się na warsztatach przyjmujących stawki, które powinny być przyjęte w prawidłowo przygotowanym kosztorysie naprawy.

Rację ma Sąd Najwyższy, wywodząc w uzasadnieniu komentowanej uchwały, że poszkodowany, który naprawił pojazd przed przyznaniem odszkodowania, nie ma obowiązku dowodzić poniesionych przy tym kosztów. To ubezpieczyciel, chcąc wywodzić, że poniesiona szkoda jest niższa od kwoty wynikającej z kosztorysu, winien wykazać, że poszkodowany naprawił samochód taniej niż przewiduje to kosztorys, a mimo to przywrócił jego sprawność w tym samym stopniu,

12. LEX nr 3712282.

w jakim sprawność przywróciłaby naprawa wykonana po kosztach, wskazana w prawidłowo przygotowanym kosztorysie¹³.

3. Teza druga komentowanej uchwały pozwala przy obliczaniu odszkodowania uwzględniać rabaty na części zamienne i materiał lakierniczy oferowane przez podmioty współpracujące z ubezpieczycielem tylko wtedy, gdy skorzystaniu z nich nie sprzeciwia się uzasadniony interes poszkodowanego. Widoczne jest nieco inne rozłożenie akcentów niż w uchwale z 8 maja 2024 roku podjętej w nowym składzie¹⁴, gdzie stwierdzono, że odszkodowanie winno 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.

Z uzasadnienia obecnie komentowanej uchwały nie wynika odniesienie się do cen przeciętnych na lokalnym rynku, choć nie zakwestionowano posłużenia się takimi stawkami przez sąd pierwszej instancji. Akcentowane jest raczej prawo poszkodowanego do wyboru warsztatu naprawczego. Z drugiej strony, swoboda w zakresie wyboru dowolnego warsztatu opatrzona jest przez Sąd Najwyższy zastrzeżeniem dotyczącym wyboru warsztatu znacznie droższego od innych podmiotów funkcjonujących na lokalnym rynku w przypadku, gdy wybór ten nie jest oparty na racjonalnych przesłankach, takich jak lokalizacja, zaufanie do jakości usług, poziom obsługi klienta, szkoda w pojeździe serwisowanym w autoryzowanym serwisie, szybkość naprawy. W tych okolicznościach ubezpieczyciel może kwestionować obciążenie go w całości kosztami tak dokonanego wyboru.

Wada tego rozumowania polega na tym, że domagając się odszkodowania odpowiadającego kosztom hipotetycznej naprawy, poszkodowany *de facto* nie wybrał jeszcze żadnego warsztatu, twierdząc przy tym zwykle, że hipotetyczny kosztorys winien być ustalony przy uwzględnieniu stawek warsztatów autoryzowanych. Jak już wskazywano, właściwsze wydaje się w tej sytuacji odwołanie do stawek przeciętnie spotykanych na lokalnym rynku. Jeżeli ktoś zamierza naprawiać auto w autoryzowanym serwisie, może wybrać metodę serwisową i domagać się zapłaceniu przez ubezpieczyciela rachunków za naprawę. Skoro poszkodowany wybiera metodę kosztorysową, czyni to zwykle dlatego, że nie zamierza naprawiać auta w warsztacie autoryzowanym. Dlatego – pominiawszy sytuacje obejmujące uzasadniony interes poszkodowanego (auto marki luksusowej, auto na gwarancji, auto serwisowane wcześniej w warsztacie autoryzowanym) – należy uwzględnić przeciętne ceny na lokalnym rynku.

Można zgodzić się z tezą, że przy wyliczaniu odszkodowania należy uwzględniać rabaty i upusty stosowane w warsztatach partnerskich ubezpieczyciela tylko wtedy, gdy nie sprzeciwia się temu uzasadniony interes poszkodowanego. Wprawdzie na gruncie komentowanej uchwały uwzględnienie rabatów i upustów jest wyjątkiem, podczas gdy na gruncie uchwały nowych sędziów z dnia 8 maja 2024 roku zasadą, to jednak można powątpiewać, czy odwrotne ujęcie tej samej kwestii prowadzi do istotnych różnic. W praktyce sytuacje, w których dopuszczalne będzie powołanie się na rabaty i upusty, mogą być podobne. Zastrzeżenie dotyczące uzasadnionych interesów poszkodowanego winno jednak, jak się zdaje, dotyczyć nie tyle samego stosowania rabatów i upustów, co odniesienia się do cen przeciętnych przy uwzględnieniu rabatów i upustów. Trudno zaprzeczyć, że ceny stosowane w warsztatach partnerskich ubezpieczyciela kształtują ceny

13. B. Kucharski, *Prawno-ekonomiczne...*, s

14. Uchwała 7S SN z dnia 8 maja 2024 r., sygn. III CZP 142/22, LEX nr 3712282. Pierwsza teza tej uchwały dotyczy metody serwisowej.

przeciętne, podobnie jak ceny stosowane w warsztatach autoryzowanych. Rzecz polega jednak na tym, że ceny przeciętne biegły ustala nie przez samodzielne porównanie cen stosowanych w kilku, kilkunastu, czy kilkudziesięciu warsztatach naprawczych na lokalnym rynku, ale przez odwołanie się do danych w systemie Audatex, który zbiera dane udostępnione przez bardzo dużą liczbę warsztatów naprawczych w skali ogólnokrajowej.

Program może wyliczać ceny napraw na podstawie danych wprowadzonych przez użytkownika ręcznie. Można w szczególności wprowadzić do niego stawkę robocizny. Rodzi się pytanie, w jaki sposób biegły ma wyliczyć średnią stawkę na lokalnym rynku. Czy wystarczy porównanie stawki jednego warsztatu autoryzowanego, jednego należącego do sieci partnerskiej ubezpieczyciela i jednego niezależnego? Zapewne należy oczekiwać od biegłego porównania większej liczby warsztatów. Jaka jednak liczba jest wystarczająca i według jakich kryteriów należy przyjmować warsztaty do porównania? Czy powinny one zostać wybrane proporcjonalnie do poszczególnych liczb warsztatów poszczególnych kategorii, czy może proporcjonalnie do udziału warsztatów poszczególnych kategorii w ogólnej liczbie napraw? I pytanie najważniejsze: skąd biegły miałby zaczerpnąć dane dotyczące ogólnej liczby warsztatów poszczególnych kategorii oraz ich udziału w rynku? Jaki zakres lokalnego rynku biegły winien brać pod uwagę: miasto, województwo, kraina geograficzna, region historyczny? W praktyce wszystko wydaje się zależeć od arbitralnych decyzji biegłego.

Określając średnie ceny części, biegli przyjmują ceny części oryginalnych, albo ceny, po których części oferowane są w warsztatach partnerskich. Jednak żadna z tych metod nie wydaje się sprawiedliwa. Aby uzyskać średnie ceny na lokalnym rynku, należałoby wyliczyć wielkość sprzedaży części oryginalnych przez warsztaty partnerskie oraz warsztaty działające poza ich siecią. Pojawiają się tu podobne dylematy, jak w odniesieniu do średnich stawek roboczogodzin. W praktyce zatem wytyczna wynikająca z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 8 maja 2024 roku wydaje się trudna do wykonania, a być może niewykonalna, wzięwszy pod uwagę, że przyjmowane dane mogą być dowolne. Być może zatem należałoby przyjąć, że przeciętne ceny części, materiału lakierniczego i stawki za roboczogodzinę winny być obliczone bez uwzględnienia rabatów i upustów. Następnie należałoby skorygować uzyskane wartości w oparciu o udowodnione przez konkretnego ubezpieczyciela rabaty i upusty.

Brak wyraźnego odniesienia się przez Sąd Najwyższy w uzasadnieniu komentowanej uchwały do cen uśrednionych tylko częściowo unika tego problemu. Sąd Najwyższy dość konsekwentnie, i to niezależnie od składu, mówi o kosztach celowych i ekonomicznie uzasadnionych. Ta pojemna formuła daje biegłemu bardzo dużą swobodę. Niezależnie od powyższego aktualny pozostaje problem rabatów i upustów. Z całą pewnością oświadczenie ubezpieczyciela, że w określonych zakładach naprawczych ma określone rabaty i upusty, nie jest wystarczające. Należałoby zatem odwoływać się do informacji pochodzących nie od ubezpieczyciela, ale od podmiotów należących do sieci jego warsztatów partnerskich. Niekoniecznie ubezpieczyciel będzie miał takie same rabaty i upusty w różnych warsztatach. Często też wysokość rabatu i upustu może zależeć od zakresu naprawy. W jaki sposób ma zachować się biegły, żeby uniknąć dowolności opinii?

Istotna wada dotycząca zarówno orzecznictwa zarówno starych, jak i nowych sędziów SN polega na tym, że nie zawiera ono żadnych wskazówek pod adresem biegłych wyliczających koszty naprawy. Sprawia to, że biegli formułują opinie całkowicie arbitralne, a sądy, wychodząc z założenia, że biegli mają kwalifikacje pozwalające na wybór właściwej metodologii, wydają na ich podstawie tych arbitralnych opinii wyroki.

4. Trzecia teza komentowanej uchwały odnosi się do kwestii podatku VAT, wykluczając jego objęcie odszkodowaniem w sytuacji, gdy naprawa została wykonana, a zapłacona przez poszkodowanego cena nie została powiększona o ten podatek. Jak już wskazano, jeszcze przed ukazaniem się uzasadnienia, Sądowi Najwyższemu zarzucano sprzeczność w rozumowaniu, polegającą na przyjęciu, że w zakresie podatku VAT szkoda ma charakter dynamiczny. Sąd Najwyższy uzasadnia stanowisko w tej mierze, powołując się przede wszystkim na wcześniejsze orzecznictwo, które jednak w większej części dotyczyło dochodzenia odszkodowania w przypadku, gdy naprawa nie została jeszcze wykonana¹⁵. Kwestia objęcia odszkodowaniem podatku VAT w sytuacji już dokonanej naprawy była przedmiotem wyroku z dnia 12 stycznia 2006 roku, gdzie przyjęto, że w sytuacji gdy naprawa została dokonana tzw. metodą gospodarczą, zwrot podatku się nie należy¹⁶. W przeciwnym razie doszłoby do wzbogacenia poszkodowanego.

Sąd Najwyższy wskazuje, że „odstępstwo od zasady wykluczającej wpływ późniejszego naprawienia pojazdu na wysokość przysługującego poszkodowanemu odszkodowania – w zakresie objęcia odszkodowaniem podatku VAT – uzasadnione jest szczególnym charakterem tego podatku, który nie zwiększa ceny usługi lub towaru, jeżeli nie został odprowadzony lub nie powstał obowiązek jego odprowadzenia. W tych wszystkich przypadkach, gdy odszkodowanie jest ustalone i wypłacane przed naprawą pojazdu, nie ma podstaw do przyjęcia, że podatek ten nie będzie potencjalnie obciążał poszkodowanego. Jeżeli jednak w sprawie – według stanu na dzień orzekania (art. 316 § 1 k.p.c.) – zostanie ustalone, że samochód został naprawiony, jest możliwość weryfikacji, czy podatek ten został odprowadzony. W konsekwencji po dokonaniu naprawy podatek VAT zostaje objęty należnym odszkodowaniem w takim zakresie, w jakim stanowi koszt tej naprawy”.

Odnosząc się do tej kwestii, wskazać wypada, że wyrok z 12 stycznia 2006 roku zapadł w szczególnieym stanie faktycznym, gdy bezsporne było, że powodowie naprawili spaloną lecznicę systemem gospodarczym, a VAT nie został naliczony. Wyrok dotyczył dobrowolnego ubezpieczenia budynku od ognia i innych zdarzeń losowych. W mającej podstawowe znaczenie dla kwestii objęcia podatku VAT odszkodowaniem z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych uchwale z 17 maja 2007 roku Sąd Najwyższy przytoczył ten wyrok, wskazując bez głębszego uzasadnienia, że nie pozostaje on w sprzeczności z wcześniejszym orzecznictwem dotyczącym tego rodzaju ubezpieczenia. W uchwale stanowiącej przedmiot niniejszej glosy wyciągnięto zaś z tego wątpliwy wniosek, że jeżeli przed wydaniem wyroku okaże się, że poszkodowany naprawił samochód, to chcąc objęcia zasądzonym odszkodowaniem VAT, winien przedstawić faktury dla wykazania jego naliczenia.

Skoro postępowanie likwidacyjne winno być zgodnie z art. 14 u.u.o. zakończone nie później niż w ciągu 90 dni od zawiadomienia o wypadku, trudno wymagać, by na etapie postępowania sądowego, które zostało wszczęte na skutek zaniżenia odszkodowania przez ubezpieczyciela, poszkodowany musiał przedstawiać jakieś inne dowody na okoliczność wysokości poniesionej szkody poza prawidłowo sporządzonym kosztorysem. Jeżeli ubezpieczyciel zdoła wykazać, że przed zakończeniem postępowania poszkodowany naprawił pojazd, rzeczą ubezpieczyciela jest również wykazanie, że VAT w ogóle nie został naliczony. Naprawa systemem gospodarczym zwykle będzie

15. Podstawowe znaczenie w tym zakresie ma uchwała 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r. w sprawie o sygn. III CZP 150/06.

16. Wyrok SN z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. II CK 327/06, LEX nr 164791.

wymagała pomocy innych osób i a skorzystanie z niej nie jest równoznaczne ze stwierdzeniem, że żadna ze składowych kosztów naprawy (części, materiał lakierniczy, robocizna) nie była opodatkowana, nawet jeżeli poszkodowany nie posiada rachunków.

Trudno wymagać od poszkodowanego, który indagowany przez ubezpieczyciela na ostatniej rozprawie przyznał, że ostatecznie naprawił pojazd, przedstawiania faktur na okoliczność naliczenia VAT-u. Dodatkowo nie bardzo wiadomo, w jaki sposób Sąd Najwyższy zamierza ustalać odszkodowanie, gdyby poszkodowany jednak rachunki przedstawił. Skoro własna praca poszkodowanego nie powinna bogacić ubezpieczyciela, a naprawa systemem gospodarczym raczej nie przywraca sprawności samochodu w tym samym stopniu, co naprawa wykonana w oparciu o prawidłowo przeprowadzony kosztorys, to logiczne jest, że pomimo przedstawienia rachunków odszkodowanie powinno odpowiadać kwocie wynikającej z kosztorysu. Czy w tej sytuacji VAT może być naliczony od innej kwoty, wynikającej ze zsumowania rachunków?

Uproszczeniem jest określanie dwóch występujących w orzecznictwie Sądu Najwyższego przeciwstawnych koncepcji mianem *koncepcji szkody statycznej* oraz *szkody dynamicznej*. Jak słusznie zwraca uwagę Sąd Najwyższy, wzgląd na dynamiczny charakter szkody nie powinien służyć interesom zakładu ubezpieczeń, który mógłby zwlekać ze spełnieniem świadczenia polegającego na kosztach hipotetycznej restytucji albo zaniżać to świadczenie, licząc, że przyszły rozwój wypadków może roszczenie to zdezaktualizować i pozwolić na likwidację szkody w korzystniejszy dla niego sposób.

Wykaz źródeł

- Byczko S., *Prawo przeciwko ekonomii: uwagi na tle sporu o dopuszczalność obliczania odszkodowań ubezpieczeniowych metodą kosztorysową*, „Państwo i Prawo” 2025, nr 10.
- Hadrowicz S., Ratusznik P., *O tak zwanej „restytucji pieniężnej” – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego*, „Przegląd Sądowy” 2022, nr 7–8.
- Janiszewska B., *Nadmierne koszty restytucji odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, „Studia Iuridica” 2007, nr 47.
- Kaliński M., *O wadliwej obiektywizacji szkody*, „Studia Iuridica” 2007, nr 47.
- Kaliński M., *Glosa do wyroku SN z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. 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 w 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.
- 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., *Prawno-ekonomiczne uzasadnienie kosztorysowej metody naprawienia szkody*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2025, nr 10.

Gloss on the resolution of the Supreme Court of 24 September 2025, III CZP 32/24

In the glossed resolution the Supreme Court of Poland formulated three theses:

- 1. Determining the amount of compensation under motor third-party liability insurance as the equivalent of hypothetical repair costs is permissible also where the injured party has already repaired the vehicle.*
- 2. The amount of compensation under motor third-party liability insurance for vehicle repair costs may take into account discounts on spare parts and paint materials offered by entities cooperating with the insurer only if making use of such discounts does not conflict with the legitimate interests of the injured party.*
- 3. Compensation due under motor third-party liability insurance does not include the amount of value added tax (VAT), where the injured party has already incurred the repair costs and the price paid by them did not include that tax.*

While accepting the above ruling in principle, the author formulates a number of critical remarks regarding its reasoning. In particular, the author argues that it is misguided to oppose so-called “cost-estimate-based compensation” to compensation determined by the differential method, taking into account discounts and rebates applied in insurer’s partner services may lead in practice to arbitrariness in expert opinions. and objects to placing on the injured party the burden of proof with respect to the incurrence of VAT.

Keywords: road traffic accidents, motor third-party liability insurance, insurance compensation, cost-estimate-based compensation

DR HAB. BARTOSZ KUCHARSKI – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor w Katedrze Prawa Handlowego, Ubezpieczeń i Własności Przemysłowej, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, adwokat.

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

ORCID: 0000-0002-3413-6817

