

Dopuszczalność stosowania rabatów i ulg obowiązujących w sieciach partnerskich zakładów ubezpieczeń przy ustalaniu odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 6 października 2022 r., III CZP 119/22¹

1. Odszkodowanie przysługujące od zakładu ubezpieczeń na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów obejmuje wyłącznie niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy.
2. W formule „niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy” nie mieści się jakikolwiek automatyzm, a w szczególności jednoznaczne i odgórne przesądzenie, że odszkodowanie przysługujące od zakładu ubezpieczeń z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może być każdorazowo obniżone o rabaty oraz ulgi na części i materiały służące do naprawy pojazdu. Jednocześnie nie można z góry wykluczyć możliwości uwzględnienia rabatów i ulg, o ile na podstawie okoliczności konkretnej sprawy będzie możliwe przyjęcie, że mieszczą się one czy wręcz współkształtują niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy².

Grzegorz Dybała

Dybała Janusz Szpyt i Partnerzy
Kancelaria Radców Prawnych
grzegorz.dybala@legaladvisors.pl
ORCID: 0009-0007-0242-8237

Kamil Szpyt

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza
Modrzewskiego, Dybała Janusz Szpyt i Partnerzy
Kancelaria Radców Prawnych
kamil.szpyt@legaladvisors.pl
ORCID: 0000-0002-2307-8789

<https://doi.org/10.26881/gsp.2023.3.14>

¹ LEX nr 3411847.

² Przytoczona w ramach opracowania teza nr 1 stanowi sentencję głosowanej uchwały, natomiast teza nr 2 została wyodrębniona przez autorów z uzasadnienia orzeczenia jako merytorycznie najbardziej odpowiadająca meritum problemu i podjętego w ramach rozstrzygnięcia zagadnienia.

Glosa

W klasycznym ujęciu instytucji obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC) posiadaczy pojazdów mechanicznych zakład ubezpieczeń zobowiązany jest w ramach realizacji obowiązków wynikających z zawartej przez siebie umowy do wypłaty odpowiedniego świadczenia pieniężnego na rzecz podmiotu uprawnionego. Niemniej, ostatnimi czasy można zaobserwować pewną ewolucję w tym zakresie, spowodowaną w znacznej mierze zmianami zachodzącymi na rynku. W ich wyniku zdecydowana większość towarzystw ubezpieczeń w przypadku niektórych roszczeń odszkodowawczych zaczęła proponować uprawnionym możliwość skorzystania z usług podmiotów współpracujących z ubezpieczycielami. Rozwiązanie to znalazło zastosowanie m.in. w zakresie zapewnienia poszkodowanym pojazdom zastępczych na czas naprawy uszkodzonych samochodów³. Podyktowane to było przede wszystkim odpowiedzialnością na ofertę podmiotów wynajmujących pojazdy zastępcze i nabywających wierzycielności od osób poszkodowanych. Ponadto w praktyce niejednokrotnie stawki najmu w podobnych przypadkach były znacznie zawyżone w porównaniu z tymi obowiązującymi na wolnym rynku, co powodowało występowanie istotnych strat finansowych po stronie zakładów ubezpieczeń.

Podobna praktyka znalazła zastosowanie również w zakresie nabywania wierzycielności, związanych np. z kosztorysowo określanymi kosztami naprawy pojazdów przez warsztaty, w których były one reperowane, lub przez (najczęściej) powiązane z nimi podmioty trzecie. W rezultacie doprowadziło to do podjęcia przez ubezpieczycieli współpracy z warsztatami naprawczymi w ramach tzw. sieci partnerskich i powstania modelu działania na etapie likwidacji szkody polegającego na proponowaniu poszkodowanemu naprawy pojazdu we współpracującej z zakładem ubezpieczeń sieci na warunkach finansowych ustalonych z ubezpieczycielem. W tym kontekście pojawił się jednak problem dotyczący dopuszczalności stosowania wynegocjowanych przez zakłady ubezpieczeń rabatów i ulg⁴ na ceny części zamiennych i wynagrodzenie za pracę warsztatu, a w szczególności możliwości obniżenia przyznawanego w ramach postępowania likwidacyjnego odszkodowania o wspomniane rabaty i ulgi, w sytuacji, gdy podmiot uprawniony zdecydował się na zlecenie naprawy warsztatowi spoza sieci partnerskiej i nieoferującemu podobnych zniżek.

Zagadnienie to od samego początku wzbudzało spore kontrowersje w judykaturze. Przez część sądów powszechnych podobna praktyka została uznana za w pełni

³ Szerzej zob. m.in. uchwała SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, LEX nr 2340475; M. Pytkowski, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r., Sygn. Akt III CZP 20/17, w sprawie kompensacji wydatków poniesionych przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego*, „Acta Universitatis Lodzianis. Folia Iuridica” 2020, nr 92, s. 133–145.

⁴ W glosie posłużono się terminem „ulgi”, stosowanym w komentowanej uchwale, jakkolwiek w praktyce i doktrynie równie często można natrafić na określenie „upusty”, które w tym konkretnym przypadku należy uznać za swoisty synonim (zob. m.in. M. Kaliński, *W sprawie zakresu obowiązku odszkodowawczego zakładów ubezpieczeń w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w odniesieniu do rabatów i upustów*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2022, nr 4, s. 3–7).

akceptowalną⁵, inne natomiast odrzuciły taką możliwość, wskazując m.in. na niedopuszczalność wymagania od poszkodowanego skorzystania z rzeczonych ulg⁶. W analizowanej sprawie stanowisko zajęła również Komisja Nadzoru Finansowego (dalej: KNF lub Komisja), która w *Rekomendacjach dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych* z lipca 2022 r. stwierdziła, iż „ustalając należne świadczenie, zakład ubezpieczeń nie może powoływać się na rabaty lub upusty, obowiązujące we współpracujących z nim warsztatach naprawczych i punktach sprzedaży” (rekomendacja 17.3)⁷.

Z przedmiotem powyższego sporu koresponduje uchwała wydana przez Sąd Najwyższy w dniu 6 października 2022 r. (III CZP 119/22). Stanowi ona odpowiedź na pytanie przedstawione przez Sąd Okręgowy w Warszawie postanowieniem z dnia 7 marca 2022 r. (XXIII Ga [...]). Stan faktyczny w rzeczonej sprawie nie należy do skomplikowanych i można go uznać za reprezentatywny dla podobnych sporów: Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie wyrokiem z dnia 16 października 2019 r. zasądził od pozwanego zakładu ubezpieczeń na rzecz powódki kwotę 3409 zł, zaś w pozostałej części powództwo oddalił. Podstawę dla ustalenia kosztów restytucji zniszczonego pojazdu stanowiły ceny części oryginalnych o jakości O i Q. Jednocześnie sąd uwzględnił rabaty na części zamienne i materiały lakiernicze, uzasadniając to faktem, że uprawniony został o nich należycie poinformowany. W rezultacie poszkodowany powinien był z nich skorzystać, aby zapobiec powiększeniu szkody. Stanowiłoby to z jego strony przejaw respektowania nałożonego prawem obowiązku współdziałania z pozwanym przy wykonywaniu zobowiązania.

Od powyższego wyroku apelację wniosła powódka, w efekcie czego Sąd Okręgowy w Warszawie zdecydował się przedstawić Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia następujące zagadnienie prawne: „Czy zakład ubezpieczeń może obniżyć należne odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych

⁵ Zob. m.in. wyrok SO w Słupsku z dnia 13 kwietnia 2017 r., IV Ca 159/17, LEX nr 2304460; wyrok SO w Poznaniu z dnia 19 czerwca 2017 r., II Ca 1265/19, [http://orzeczenia.poznan.so.gov.pl/content/\\$N/15351000001003_II_Ca_001265_2019_Uz_2020-07-09_001](http://orzeczenia.poznan.so.gov.pl/content/$N/15351000001003_II_Ca_001265_2019_Uz_2020-07-09_001) [dostęp: 20.02.2023]; wyrok SO w Poznaniu z dnia 23 września 2021 r., XV Ca 1507/20, [http://orzeczenia.poznan.so.gov.pl/content/\\$N/15351000007503_XV_Ca_001507_2020_Uz_2021-09-23_002](http://orzeczenia.poznan.so.gov.pl/content/$N/15351000007503_XV_Ca_001507_2020_Uz_2021-09-23_002) [dostęp: 20.02.2023]; wyrok SR w Zambrowie z dnia 28 czerwca 2017 r., I C 631/16, [http://orzeczenia.zambrow.sr.gov.pl/content/\\$N/150510100000503_I_C_000631_2016_Uz_2017-06-28_002](http://orzeczenia.zambrow.sr.gov.pl/content/$N/150510100000503_I_C_000631_2016_Uz_2017-06-28_002) [dostęp: 20.02.2023].

⁶ Zob. m.in. wyrok SO w Suwałkach z dnia 18 stycznia 2021 r., I Ca 452/20, LEX nr 3172539; wyrok SO w Bydgoszczy z dnia 13 maja 2021 r., VIII Ga 49/21, [http://www.orzeczenia.bydgoszcz.so.gov.pl/content/\\$N/151005000004027_VIII_Ga_000049_2021_Uz_2021-05-13_002](http://www.orzeczenia.bydgoszcz.so.gov.pl/content/$N/151005000004027_VIII_Ga_000049_2021_Uz_2021-05-13_002) [dostęp: 20.02.2023]; wyrok SO w Kielcach z dnia 10 lutego 2022 r., II Ca 22/22, LEX nr 3321747; wyrok SR w Gdyni z dnia 31 stycznia 2022 r., II C 2493/2020, LEX nr 3337365.

⁷ Komisja Nadzoru Finansowego, *Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa, lipiec 2022, https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/Rekomendacje_dot_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_78983.pdf [dostęp: 31.12.2022]; szerzej o rzeczonych rekomendacjach zob. G. Dybała, K. Szpyt [w:] *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, red. *ii*dem, Warszawa 2022, art. 34, nb 36.

pojazdów o rabaty oraz ulgi na części i materiały służące do naprawy pojazdu, możliwe do uzyskania w ramach współdziałania poszkodowanego z ubezpieczycielem w zakresie likwidacji szkody z odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody w procesie naprawy pojazdu (art. 362 k.c. w zw. z art. 354 § 2 k.c.)?”.

Odpowiadając na powyższe pytanie, Sąd Najwyższy w pierwszej kolejności wskazał, że w zakresie ustalania „niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy” nie jest uzasadnione stosowanie jakiegokolwiek automatyzmu, w ramach którego to odszkodowanie przysługujące od zakładu ubezpieczeń z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może być każdorazowo obniżone o rabaty oraz ulgi na części i materiały służące do naprawy pojazdu. Jednocześnie nie wyklucza to – co do zasady – możliwości uwzględnienia rabatów i ulg, o ile na podstawie konkretnych okoliczności będzie możliwe przyjęcie, że mieszczą się one lub współkształtują niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. Warunkiem dopuszczalności tego jest przede wszystkim ustalenie, czy faktycznie ceny z uwzględnieniem rabatów i ulg są stosowane przez ubezpieczyciela na rynku lokalnym, zaś możliwość skorzystania z nich przez poszkodowanego nie jest związana z jakimiś szczególnymi trudnościami.

Stanowisko Sądu Najwyższego, co do zasady, zasługuje na aprobatę. Niemniej wymaga ono pewnych uwag uzupełniających, odnoszących się do praktycznych aspektów jego zastosowania.

Punktem wyjścia dla całokształtu rozważań poczynionych w ramach komentowanej uchwały jest generalna zasada, zgodnie z którą naprawienie szkody powinno nastąpić – według wyboru poszkodowanego – bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej (art. 363 § 1 kodeksu cywilnego⁸). Jednakże, gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, wówczas roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Z przedstawionym wyżej uprawnieniem skorelowany jest ściśle obowiązek współdziałania poszkodowanego (jako wierzyciela) z zakładem ubezpieczeń na etapie likwidacji szkody w zakresie zapobiegnięcia szkodzie oraz zmniejszenia jej rozmiaru (zob. art. 354 § 2 k.c. i art. 16 ust. 1 pkt 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁹)¹⁰.

W kontekście powyższego w pierwszej kolejności należy odnieść się do kwestii, czy uznanie dopuszczalności stosowania podczas ustalania wysokości należnego

⁸ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2022 r., poz. 1360 ze zm.; dalej: k.c.).

⁹ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn.: Dz. U. z 2022 r., poz. 2277).

¹⁰ Zob. wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 r., II CSK 100/18, LEX nr 2648598; uchwała SN z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28; uchwała SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56; A. Wilk, *Współpraca poszkodowanego z ubezpieczycielem przy likwidacji szkody w pojeździe mechanicznym – zagadnienia praktyczne*, „Edukacja Prawnicza” 2021, nr 2, s. 18 i nn.

odszkodowania przez zakłady ubezpieczeń rabatów i ulg wypracowanych z warsztatami naprawczymi funkcjonującymi w ramach sieci partnerskiej samo w sobie nie stanowi (choćby pośrednio) ograniczenia prawa poszkodowanego w zakresie wyboru sposobu likwidacji szkody lub warsztatu, z usług którego chce skorzystać, i w rezultacie jako taka wspomniana praktyka powinna być wykluczona. Możliwość zaistnienia podobnego ryzyka zasygnalizował m.in. Rzecznik Finansowy¹¹.

Co do zasady na tak postawione pytanie należy odpowiedzieć przecząco. Trzeba bowiem wskazać, że brak jest podstaw dla generalnego przyznawania prymatu prawu wyboru warsztatu nad obowiązkiem poszkodowanego w zakresie współdziałania i minimalizacji szkody. Warto w tym miejscu zastosować ostrożną analogię do praktyki orzeczniczej wykreowanej na gruncie najmów pojazdów zastępczych i to pomimo faktu, że Sąd Najwyższy w głosowanej uchwale poniekąd zakwestionował taką możliwość. Powyższe nie oznacza jednak, że poszkodowany jest zobligowany do przyjęcia każdej oferty, jaka zostanie mu przedstawiona przez ubezpieczyciela. Jak już zostało wspomniane, Sąd Najwyższy całkowicie słusznie wskazał, że w tej materii należy odrzucić wszelki automatyzm. Nie zmienia to faktu, że ocena zasadności kierowanych na późniejszym etapie względem zakładu ubezpieczeń roszczeń powinna być dokonywana z perspektywy całokształtu okoliczności przedmiotowej sprawy, w tym również przyczyn odrzucenia wspomnianej oferty.

Jednocześnie Sąd Najwyższy zasadnie wskazuje, iż „nie można nie zauważyć, że odwoływanie się do rzekomych rabatów i ulg może stanowić łatwy sposób na sztuczne obniżenie odszkodowania należnego poszkodowanemu”. Dlatego też analizując dopuszczalność odrzucenia przez poszkodowanego oferty ubezpieczyciela bez narażenia się na zarzut sprzeniewierzenia się obowiązkowi minimalizacji szkody, należy wziąć pod uwagę trzy istotne przesłanki:

- a) rzetelne poinformowanie poszkodowanego o możliwości skorzystania z rabatów lub/i ulg wskazywanych przez ubezpieczyciela;
- b) realną możliwość zapewnienia poszkodowanemu przez zakład ubezpieczeń usług działającego na rynku lokalnym warsztatu oferującego wspomniane rabaty lub/i ulgi;
- c) skorzystanie z usług wyżej wymienionego warsztatu nie może się wiązać z wystąpieniem po stronie poszkodowanego szczególnych trudności.

Brak poinformowania poszkodowanego o możliwości skorzystania z usług warsztatu działającego w ramach sieci partnerskiej lub niemożność faktycznego zorganizowania naprawy na proponowanych warunkach, ewentualnie wystąpienie istotnych trudności w zakresie skorzystania z usług warsztatu działającego w ramach sieci partnerskiej mogą w okolicznościach konkretnej sprawy stanowić podstawę do w pełni

¹¹ Rzecznik Finansowy, *Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 6.10.2022 r. (sygn. akt III CZP 119/22) w sprawie dopuszczalności uwzględniania rabatów w ramach odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – komentarz Rzecznika Finansowego*, s. 2, <https://rf.gov.pl/2023/02/09/komentarz-rzecznika-finansowego/> [dostęp: 10.02.2023].

uzasadnionej odmowy skorzystania przez poszkodowanego z usług wskazanego mu w ramach sieci partnerskiej warsztatu.

Odnosząc się do pierwszej ze wskazanych kwestii, należy wskazać, że przyjmując, iż zakład ubezpieczeń sam w sobie nie prowadzi działalności w zakresie organizacji i przeprowadzania napraw pojazdów mechanicznych¹², rozważenia wymaga charakter prawny propozycji składanej poszkodowanym w przedmiocie organizacji i rozliczenia kosztów naprawy pojazdu.

Biorąc pod uwagę status zakładu ubezpieczeń w analizowanej sytuacji oraz konstrukcję art. 66 § 1 k.c., uzasadniony wydaje się pogląd, zgodnie z którym tak wyrażona propozycja organizacji naprawy pojazdu nie jest ofertą w rozumieniu tego przepisu, tj. oświadczeniem woli zawarcia umowy złożonym drugiej stronie i określającym istotne postanowienia tej umowy. Wynika to z faktu, że zakład ubezpieczeń nie zmierza w tym przypadku do zawarcia przez siebie umowy, a jedynie prezentuje informację ukierunkowaną na minimalizację rozmiarów szkody.

Pomimo przyjęcia powyższej interpretacji warto jednak zaakcentować, że propozycja ubezpieczyciela powinna być dostatecznie konkretna. Przy czym wymóg ten nie musi być zawsze spełniony przy pierwszym kontakcie z poszkodowanym. Należy bowiem zaznaczyć, iż trudno oczekiwać precyzyjnej propozycji już w ramach pierwszego kontaktu z poszkodowanym i przyjmowania od niego zgłoszenia szkody. W rezultacie wskazanie na możliwość organizacji naprawy we współpracującym warsztacie powinno być na tym etapie jedynie „sygnałem” dla poszkodowanego, że zakład ubezpieczeń deklaruje wsparcie w rzeczonym obszarze. Dopiero po doprecyzowaniu zakresu i rozmiaru szkody można wymagać od ubezpieczyciela złożenia propozycji obejmującej wszystkie wskazane wcześniej elementy. W odniesieniu do ewentualnej naprawy pojazdu należałoby przyjąć, że powinna ona zawierać:

- określenie warsztatu/warsztatów dysponujących odpowiednim zapleczem technicznym i osobowym, które zadeklarowały możliwość podjęcia się prac naprawczych;
- zakres i charakter poszczególnych czynności naprawczych (wymiana/naprawa uszkodzonych elementów);
- stawki roboczogodziny (rbh) przyjęte do wyceny;
- rodzaj i ceny części zamiennych określonych do wymiany.

Przechodząc do kolejnej kwestii, tj. realnej możliwości zapewnienia poszkodowanemu przez zakład ubezpieczeń usług działającego na rynku lokalnym warsztatu, należy zaaprobować w całości pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy w glosowanej uchwale, zgodnie z którym każdorazowo niezbędne jest ustalenie, czy faktycznie ceny podawane w propozycji zakładu ubezpieczeń (zawierające rabaty i ulgi) są stosowane przez ubezpieczyciela na rynku lokalnym. Pojęcie rynku lokalnego pojawiło się także w przywoływanych już *Rekomendacjach dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych* Komisji Nadzoru Finansowego jako obejmującego jedynie obszar

¹² Por. art. 4 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (tekst jedn.: Dz. U. z 2023 r., poz. 656 ze zm.).

gminy lub powiatu, na terenie których znajduje się miejsce zamieszkania albo siedziba uprawnionego (rekomendacja 15.3). W praktyce jest to zapewne możliwe do osiągnięcia w ramach rozbudowanej sieci warsztatów współpracujących z ubezpieczycielami.

Jednocześnie należy nadmienić, że KNF we wskazanych rekomendacjach dopuszcza, by naprawa pojazdu została dokonana przez warsztat naprawczy świadczący usługi poza rynkiem lokalnym, „w przypadku zapewnienia przez zakład ubezpieczeń realizacji rękojmi wykonanej naprawy lub realizacji gwarancji wykonanej naprawy w przypadku, gdy została udzielona przez warsztat naprawczy. Zakład ubezpieczeń ponosi koszty związane z realizacją przez uprawnionego rękojmi lub gwarancji, w szczególności koszty transportu lub najmu pojazdu zastępczego” (rekomendacja 16.6). Wprowadzenie rzezonego wyjątku może rodzić w praktyce istotne wątpliwości, czy w sytuacji, gdy zakład ubezpieczeń zaoferuje naprawę w warsztacie spoza rynku lokalnego uszkodowanego, lecz zapewniającym istotny poziom usługi (naprawy), uszkodowany będzie uprawniony do odmowy przyjęcia takiej propozycji, mając na względzie tylko i wyłącznie brak spełnienia przesłanki lokalnego charakteru wskazanego warsztatu. Wydaje się rozsądne, by propozycja zakładu ubezpieczeń obejmowała, co do zasady, możliwość przeprowadzenia naprawy w warsztacie znajdującym się przynajmniej w zbliżonej do miejsca zamieszkania/siedziby uszkodowanego lokalizacji (w ramach tego samego powiatu). Natomiast wskazanie przez ubezpieczyciela warsztatu położonego w większej odległości – w świetle głosowanej uchwały – mogłoby niejednokrotnie rodzić po stronie uszkodowanego prawo do odmowy skorzystania z propozycji zakładu ubezpieczeniowego na rzecz wybranego indywidualnie warsztatu.

Przechodząc do ostatniego z podniesionych zastrzeżeń, należy wskazać, że Sąd Najwyższy w głosowanej uchwale stwierdził wprost, iż skorzystanie z usług warsztatu działającego w sieci partnerskiej nie może się wiązać z wystąpieniem po stronie uszkodowanego jakichś szczególnych trudności. Oczywiście, w praktyce interpretacja i określenie ram sformułowania „szczególne trudności” niejednokrotnie mogą wiązać się z istotnymi wątpliwościami. Trudno wymagać enumeratywnego wskazania takich okoliczności, niemniej wydaje się, że można w tym miejscu wymienić chociażby wyjątkowo krótkie godziny pracy warsztatu (zupełnie nieprzystające do godzin pracy uszkodowanego, a tym samym uniemożliwiające mu odstawienie samochodu) czy jego położenie w dużym oddaleniu od miejsca zamieszkania uszkodowanego (np. w innym województwie) oraz konieczność wydłużonego oczekiwania na przyjęcie samochodu do naprawy. Natomiast potrzeba odholowania pojazdu przez sam warsztat nie powinna stanowić zasadniczo szczególnego utrudnienia dla uszkodowanego i powodu do odmowy skorzystania z propozycji zakładu ubezpieczeń.

Uzupełniając niniejsze wywody, trzeba wskazać, że zdaniem Sądu Najwyższego kwestia, czy w danym konkretnym przypadku rabaty i ulgi mieszczą się czy wręcz współkształtują niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy, należy generalnie do materii postępowania dowodowego. Przy czym w kontekście tego stanowiska wydaje się, iż opinia biegłego nie będzie stanowiła odpowiedniego środka dowodowego celem wykazania, czy faktycznie ceny z uwzględnieniem rabatów i ulg są stosowane przez ubezpieczyciela na rynku lokalnym, zaś możliwość skorzystania

z nich przez poszkodowanego nie jest związana z jakimiś szczególnymi trudnościami¹³. O wiele zasadniejsze będzie posłużenie się w tym przypadku dowodami z dokumentów oraz z przesłuchania poszkodowanego i świadków.

Przedmiotem dowodzenia w tym zakresie powinny być następujące fakty:

- potwierdzenie złożenia poszkodowanemu precyzyjnej i wyczerpującej propozycji rozliczenia szkody (z zastosowaniem rabatów i ulg);
- wykazanie współpracy ze wskazanym warsztatem (odpowiednia umowa);
- potwierdzenie gotowości i zdolność przeprowadzenia naprawy w zakresie, czasie i na warunkach finansowych zawartych w propozycji zakładu ubezpieczeń.

Poszkodowany, który nie przyjął propozycji zakładu ubezpieczeń, powinien z kolei wykazać, że:

- propozycja nie zawierała warunków i kosztów naprawy;
- ubezpieczyciel nie wskazał odpowiedniego warsztatu na rynku lokalnym poszkodowanego;
- propozycja była pozorna (brak możliwości naprawy na wskazywanych warunkach, wydłużony czas oczekiwania na naprawę, brak odpowiedniego zaplecza osobowo-technicznego);
- poszkodowany miałby obowiązek poniesienia dodatkowych kosztów (niewskazanych w propozycji) we własnym zakresie.

Podsumowując powyższe rozważania, warto raz jeszcze wskazać, że do rozstrzygnięcia Sądu Najwyższego należy podejść z aprobatą, mając jednak na względzie jego znaczną lapidarność i konieczność doprecyzowania wielu istotnych kwestii w dalszej praktyce sądów powszechnych. Niewątpliwie w sprawach dotyczących możliwości powoływania się przez zakłady ubezpieczeń na oferowane przez współpracujące z nimi warsztaty z sieci partnerskich rabaty i ulgi przy ustalaniu wysokości przyznanego odszkodowania trzeba wystrzegać się jakiegokolwiek automatyzmu. Niemniej, takie działania należy uznać za – co do zasady – dopuszczalne. Nie zmienia to jednak faktu, że na obecnym etapie zagadnienie to będzie wzbudzało bez wątpienia dalsze kontrowersje, a sam spór w przedmiotowej materii trudno uznać za w pełni przesądzony. Warto bowiem w tym miejscu również zasygnalizować, że na obecnym etapie został złożony przez Rzecznika Finansowego wniosek do Sądu Najwyższego o podjęcie kolejnej uchwały dotyczącej analizowanej materii¹⁴.

¹³ Zob. Rzecznik Finansowy, *Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 6.10.2022 r. (sygn. akt III CZP 119/22) w sprawie dopuszczalności uwzględniania rabatów w ramach odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – analiza prawna*, s. 10, <https://rf.gov.pl/2023/02/09/komentarz-rzecznika-finansowego/> [dostęp: 20.02.2023].

¹⁴ Rzecznik Finansowy, *Wniosek do Sądu Najwyższego o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecznictwie sądów rozbieżności w wykładni przepisów prawa będących podstawą ich orzekania*, <https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2023/02/Wniosek-RF-do-Sadu-Najwyzszego-sier-pien-2022.pdf> [dostęp: 20.02.2023].

Literatura

- Dybała G., Szpyt K. [w:] *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, red. iudem, Warszawa 2022.
- 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.
- Komisja Nadzoru Finansowego, *Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa, lipiec 2022, https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/Rekomendacje_dot_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_78983.pdf.
- Pytkowski M., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r., Sygn. Akt III CZP 20/17, w sprawie kompensacji wydatków poniesionych przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Iuridica” 2020, nr 92.
- Rzecznik Finansowy, *Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 6.10.2022 r. (sygn. akt III CZP 119/22) w sprawie dopuszczalności uwzględniania rabatów w ramach odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – analiza prawna*, <https://rf.gov.pl/2023/02/09/komentarz-rzecznika-finansowego>.
- Rzecznik Finansowy, *Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 6.10.2022 r. (sygn. akt III CZP 119/22) w sprawie dopuszczalności uwzględniania rabatów w ramach odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – komentarz Rzecznika Finansowego*, <https://rf.gov.pl/2023/02/09/komentarz-rzecznika-finansowego>.
- Rzecznik Finansowy, *Wniosek do Sądu Najwyższego o podjęcie uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie istniejących w orzecnictwie sądów rozbieżności w wykładni przepisów prawa będących podstawą ich orzekania*, <https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2023/02/Wniosek-RF-do-Sadu-Najwyzszego-sierpien-2022.pdf>.
- Wilk A., *Współpraca poszkodowanego z ubezpieczycielem przy likwidacji szkody w pojeździe mechanicznym – zagadnienia praktyczne*, „Edukacja Prawnicza” 2021, nr 2.

Streszczenie

Grzegorz Dybała, Kamil Szpyt

Dopuszczalność stosowania rabatów i ulg obowiązujących w sieciach partnerskich zakładów ubezpieczeń przy ustalaniu odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Przedmiotem omawianej uchwały Sądu Najwyższego jest możliwość stosowania przez ubezpieczycieli przy ustalaniu wysokości przyznawanego poszkodowanemu odszkodowania z tytułu uszkodzenia pojazdów mechanicznych rabatów oraz ulg na części i usługi, które stosowane są przez tzw. warsztaty partnerskie współpracujące z zakładami ubezpieczeń. W rozstrzygnięciu opowiedziano się za dopuszczalnością takowego rozwiązania, jednocześnie wskazując, że konieczne jest wystrzeżenie się w tym zakresie jakiegokolwiek automatyzmu. W niniejszej glosie analizie zostały poddane argumentacja wskazana przez Sąd Najwyższy oraz ocena z punktu wi-

dzenia prawa swobodnego wyboru warsztatu naprawczego przez poszkodowanego, jak również zasady jego współpracy z zakładem ubezpieczeń i obowiązek minimalizacji szkody.

Słowa kluczowe: odszkodowanie; rabaty; ulgi; Sąd Najwyższy.

Summary

Grzegorz Dybała, Kamil Szpyt

Admissibility of Applying Discounts and Benefits Applicable in the Partner Networks of Insurance Companies when Determining Compensation under Motor Third-Party Liability Insurance

The discussed resolution of the Supreme Court concerns the admissibility for insurers to apply discounts and benefits for parts and services used by the so-called partner workshops cooperating with insurance companies when determining the amount of compensation awarded to victims for damage to vehicles. The ruling supports the admissibility of such a solution while emphasizing the need to avoid any automatism in this regard. The arguments indicated by the Supreme Court have been analysed and assessed in the commentary from the perspective of the injured parties' right to freely choose a repair workshop, as well as the principle of their cooperation with the insurance company and the obligation to minimize damage.

Keywords: compensation; discounts; benefits; Supreme Court.