

Michał Hejbudzki

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

ORCID: 0000-0003-0616-3938

mhejbudzki@uwm.edu.pl

**Glosa do uchwały Sądu Najwyższego
z 11 września 2024 r., sygn. akt III CZP 65/23*,
dotyczącej zastosowania metody dyferencyjnej
do wyliczenia wysokości odszkodowania
z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej
posiadaczy pojazdów mechanicznych w razie
zbycia lub naprawienia pojazdu
(glosa krytyczna)**

Teza: Jeżeli naprawa pojazdu przez poszkodowanego stała się niemożliwa, w szczególności w razie zbycia lub naprawienia pojazdu, nie jest uzasadnione ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy.

Wstęp

Rozwinięty rynek wyrobów oraz usług motoryzacyjnych i obecny poziom zamożności społeczeństwa w naszym państwie spowodowały zmianę sposobu postrzegania posiadania własnego pojazdu mechanicznego¹. Co do zasady auta, motocykle i inne pojazdy mechaniczne przestały nosić znamiona dóbr luksusowych, przeobrażając się w dobra powszechnie dostępne, a nierzadko wręcz konieczne do zaspokajania codziennych potrzeb życiowych, służąc jako

* OSNC 2025, Nr 4, poz. 41.

¹ Definicja pojazdu mechanicznego zawarta jest w art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2025 r., poz. 367), dalej jako ustawa ubezpieczeniowa, i obejmuje m.in. pojazdy samochodowe, ciągniki, motorowery.

środek transportu do dojazdu do zakładu pracy, sklepów, celem dokonania odwiedzin czy do wyjazdów turystycznych.

W ślad za gwałtownym wzrostem w ostatnich dekadach liczby pojazdów mechanicznych na polskich drogach lawinowo zwiększyła się liczba zdarzeń drogowych w postaci wypadków i tzw. kolizji, w których dochodzi do uszkodzenia tych pojazdów. Termin „kolizja”, chociaż powszechnie używany, w języku prawniczym nie doczekał się definicji legalnej. W języku potocznym oznacza zderzenie się pojazdów będących w ruchu², natomiast wypadek komunikacyjny jest zdefiniowany w art. 177 § 1 i § 2 Kodeksu karnego (dalej jako k.k.). Z punktu widzenia analizowanej problematyki dotyczącej wyboru właściwej metody określenia wysokości odszkodowania należnego poszkodowanemu za uszkodzony pojazd mechaniczny różnica między kolizją i wypadkiem komunikacyjnym nie ma znaczenia. Wynika to z faktu, że okoliczność, czy w wyniku zdarzenia komunikacyjnego osoba poniosła śmierć albo doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, albo naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwającego dłużej niż 7 dni, czy też takie skutki nie wystąpiły, nie wpływa na kwestię ustalenia kosztów naprawy pojazdu uczestniczącego w takim zdarzeniu.

Szkody powstające na skutek tego typu zdarzeń drogowych z reguły opiewają na większe kwoty pieniężne, stąd – zgodnie z art. 4 pkt. 1 ustawy ubezpieczeniowej ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych – za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów należy do ubezpieczeń obowiązkowych. W razie zaistnienia zdarzenia drogowego, w którym doszło do uszkodzenia pojazdu mechanicznego, podstawą prawną odpowiedzialności ubezpieczyciela za skutki zdarzenia jest przyjęcie odpowiedzialności za ubezpieczonego na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej³.

Głosowana uchwała Sądu Najwyższego stanowiła odpowiedź na wystąpienie Rzecznika Finansowego, który – działając na podstawie art. 83 § 1 i 2 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym⁴ – zwrócił się z wnioskiem o podjęcie przez Sąd Najwyższy uchwały mającej na celu rozstrzygnięcie rozbieżności w wykładni przepisów prawa i zapewnienia jednolitości orzecnictwa w kwestii, czy w przypadku wyrządzenia szkody w pojeździe mechanicznym, stanowiącej szkodę częściową, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania naprawa stała się niemożliwa w wyniku następczych działań poszkodowanego, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie

² Zob. B. Pakosz, E. Sobol, C. Szkiładź, H. Szkiładź, M. Zagrodzka (red.), *Słownik wyrazów obcych PWN*, Warszawa 1993, s. 435.

³ Wśród zasadniczych podstaw normatywnych odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń należy wskazać przede wszystkim na przepisy Kodeksu cywilnego (art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. i art. 822 k.c.), a także regulacje ustawy ubezpieczeniowej (art. 19 ust. 1 i art. 34 ust. 1).

⁴ Ustawa z 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 622).

uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia, odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego.

Pogląd jurydyczny Sądu Najwyższego zawarty w głosowanym orzeczeniu

Punktem wyjścia dla rozważań Sądu Najwyższego w głosowanym orzeczeniu była konstatacja, że na wysokość odszkodowania ustalaną na podstawie art. 822 w zw. z art. 363 Kodeksu cywilnego (dalej jako k.c.) wpływają zdarzenia, które zaistniały po zdarzeniu szkodowym. Sąd Najwyższy podzielił pogląd, że szkoda jest kategorią dynamiczną. Od chwili jej powstania do momentu naprawienia zmiana może ulec postaci i wielkość doznanego uszczerbku. Zgodnie zaś z zasadą kompensacji szkody odszkodowanie nie może przerastać wielkości szkody, co – wobec jej dynamicznego charakteru – oznacza niemożność przekroczenia wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia.

W sytuacji, w której poszkodowany dokonał już naprawy pojazdu, wysokość szkody jest już w zasadzie znana i wyraża się w kosztach, jakie poszkodowany poniósł na dokonanie naprawy oraz dodatkowo ewentualnej utracie wartości rynkowej pojazdu po naprawie; w przypadku zaś zbycia pojazdu wyraża się w różnicy między ceną uzyskaną za sprzedany, nienaprawiony pojazd a kwotą, jaką poszkodowany mógłby uzyskać ze sprzedaży samochodu nieuszkodzonego. Wykazanie szkody w takiej sytuacji także nie powinno nastroczać poszkodowanemu nadmiernych trudności, gdyż często ogranicza się do przedstawienia dokumentów wskazujących na poniesione koszty lub dowodzących ceny sprzedaży. W takich okolicznościach rozmiar szkody winien każdorazowo zostać ustalony według metody dyferencyjnej. Ustalając rozmiar szkody, należy wziąć pod uwagę wszelkie następstwa zdarzenia szkodującego dla majątku poszkodowanego oraz uwzględnić dynamiczny charakter szkody.

Zatem wypłata odszkodowania w kwocie przekraczającej wartość środków faktycznie wydatkowanych na naprawę pojazdu prowadziłaby do niesłusznego wzbogacenia poszkodowanego. Dlatego skuteczne żądanie zapłaty odszkodowania obliczonego jak równowartość nieponiesionych kosztów przyszłej naprawy pojazdu jest wykluczone, gdy naprawa jest już niemożliwa, co ma miejsce np. w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

W razie następczej niemożliwości naprawienia szkody w formie restytucji naturalnej należy ustalić wysokość należnego odszkodowania metodą

dyferencyjną, zwłaszcza gdy jest pewne, że poszkodowany nie dokona naprawy pojazdu (bo pojazd już naprawił bądź zbył). Według stanowiska Sądu Najwyższego zawartego w glosowanym orzeczeniu dotychczasowy nurt orzecznictwa dopuszczający w takiej sytuacji stosowanie metody kosztorysowej do ustalenia odszkodowania nie znajduje uzasadnienia w aktualnym stanie prawnym i w zasadach odpowiedzialności cywilnej określonych w k.c.

Zdaniem Sądu Najwyższego w razie stosowania w przytoczonych wypadkach metody kosztorysowej poszkodowany byłby wzbogacony o nadwyżkę sumy pieniężnej przyznanej kosztorysowo względem odszkodowania wyliczonego metodą dyferencyjną, co byłoby sprzeczne ze wspomnianą zasadą niewzbogacania się poszkodowanego na szkodzie. Metoda dyferencyjna nie prowadzi zaś do takiego wzbogacenia, a odszkodowanie wyliczone właśnie jako różnica między określonymi wartościami odpowiada zasadom ustalania jego wysokości na tle art. 363 k.c. w zw. z art. 822 k.c. W przepisach tych nie można zresztą odnaleźć podstawy do ustalenia odszkodowania w wysokości przyszłych hipotetycznych kosztów naprawy w sytuacji, w której koszty te są już znane (dokonana naprawa) lub – tym bardziej – nie mogą zostać poniesione (zbycie pojazdu).

Zgodnie zatem z zasadą kompensacji szkody skoro odszkodowanie nie może przerastać wielkości szkody – wobec jej dynamicznego charakteru – podczas jego wyliczania niedopuszczalne jest przekroczenie wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia. Dlatego ustalając tę wielkość w postępowaniu sądowym, w celu określenia adekwatnego do niej odszkodowania, sąd powinien uwzględnić stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy (art. 316 Kodeksu postępowania cywilnego, dalej jako k.p.c.), co w razie zbycia lub naprawienia pojazdu oznacza zastosowanie tzw. metody dyferencyjnej do wyliczenia należnego odszkodowania.

Konkurencyjne metody obliczania odszkodowania jako istota zagadnienia prawnego

W praktyce sądowej sytuacji, w których zakłady ubezpieczeń kwestionują ciążący na nich obowiązek zapłaty odszkodowania za zdarzenie komunikacyjne, z reguły dotyczą zarzutu braku legitymacji biernej, wywodzonego np. z kwestionowania zaistnienia zdarzenia drogowego albo ważności umowy przelewu wierzytelności na powoda. Natomiast niemal zawsze osią sporu między stronami pozostaje wysokość odszkodowania.

Dlatego rozważania należy rozpocząć od konstatacji, że odszkodowanie za szkodę powstałą na skutek zdarzenia komunikacyjnego ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (sprawcy szkody). Dla ustalenia granic jego odpowiedzialności

cywilnej koniecznym jest odwołanie się do treści art. 361 k.c. i art. 363 § 2 k.c. Zgodnie z art. 361 § 1 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Stosownie zaś do § 2 tegoż artykułu naprawienie szkody obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, a także korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody⁵. W myśl art. 363 § 2 k.c. jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili (ceny rynkowe)⁶. W orzecznictwie Sądu Najwyższego dominuje stanowisko, zgodnie z którym art. 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 k.c. w ten sposób, że roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przekształca w roszczenie o zapłatę kosztów restytucji⁷.

Polaryzacja poglądów w przedmiocie wyboru metody określenia wysokości odszkodowania za uszkodzony pojazd doprowadziła do wykształcenia się dwóch linii orzeczniczych⁸.

Pierwsza z nich opiera się na stosowaniu metody kosztorysowej ustalania odszkodowania komunikacyjnego, czyli rozliczenia szkody na podstawie kosztorysu przygotowanego przez rzeczoznawcę. Metoda kosztorysowa zakłada z natury rzeczy posługiwanie się parametrami najbardziej zobiektywizowanymi z punktu widzenia obrotu gospodarczego (wykorzystanie części zamiennych i dokonanie usług niezbędnych do naprawy samochodu, tj. odtworzenia jego stanu technicznego przed powstaniem szkody, posługiwanie się cenami tych części i usług, które poszkodowany mógłby zapłacić w celu zapewniającym takiego odtworzenia). Chodzi tu zatem o odpowiednio zobiektywizowaną

⁵ Szerzej zob. m.in.: K. Zagrobelny, [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2023, Legalis, komentarz do art. 361; P. Sobolewski, [w:] W. Borysiak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2023, Legalis, komentarz do art. 361; G. Koziel, [w:] M. Załucki (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2023, Legalis, komentarz do art. 361; P. Machnikowski, [w:] P. Machnikowski (red.), *Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC. Komentarz*, t. 1, 2022, Legalis, komentarz do art. 361; Z. Banaszczyk, [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Art. 1–449¹⁰*, t. 1, 2020, Legalis, komentarz do art. 361.

⁶ Szerzej zob. m.in.: K. Czub, [w:] M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, 2023, Lex, komentarz do art. 363; G. Karaszewski, [w:] J. Ciszewski, P. Nazaruk (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, 2023, Lex, komentarz do art. 363; B. Fuchs, [w:] M. Fras, M. Habdas (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534)*, t. 3, 2018, Lex, komentarz do art. 363; T. Wiśniewski, [w:] J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, t. 3, 2018, Lex, komentarz do art. 363; A. Olejniczak, [w:] A. Kidyba (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, t. 3, 2014, Lex, komentarz do art. 363; A. Rzetecka-Gil, *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, 2011, Lex, komentarz do art. 363.

⁷ Postanowienie SN z 11 kwietnia 2019 r., sygn. akt III CZP 102/18, Lex nr 2647167.

⁸ Zob. też: A. Olejniczak, *Nieponiesione koszty naprawy a pojęcie szkody podlegającej naprawieniu*, [w:] A. Łazarska (red.), *Standardy likwidacji szkód komunikacyjnych w ramach ubezpieczenia OC i AC. Rola biegłego sądowego*, Warszawa 2025, s. 13 i nast.

i dającą się zweryfikować symulację kosztów przyszłej, ewentualnej naprawy samochodu⁹. Stosowanie metody kosztorysowej oznacza, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz stanowi równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego i każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy, przy czym sporna jest kwestia, czy metoda kosztorysowa powinna dodatkowo uwzględniać także spadek wartości naprawianego pojazdu, gdyby w rzeczywistości zaistniał¹⁰. Co więcej, powstanie roszczenia z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależą od tego, czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Wynika to z faktu, że dla odpowiedzialności ubezpieczyciela istotne znaczenie ma sam fakt powstania szkody, a nie fakt naprawienia pojazdu i powstania wydatków z tego tytułu¹¹. Zatem nawet w sytuacji, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu, odszkodowanie należne poszkodowanemu powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego.

Drugi nurt orzecznicza preferuje metodę dyferencyjną, zwaną też rachunkową albo różnicową, która – najogólniej rzecz ujmując – polega na ustaleniu wysokości odszkodowania jako różnicy pomiędzy hipotetycznym stanem majątku poszkodowanego, gdyby nie doznał szkody z jego majątkiem po powstaniu szkody. A zatem w razie naprawienia pojazdu wysokość odszkodowania powinna być ustalana w oparciu o dokumenty, z których wynikają koszty naprawienia pojazdu, w szczególności faktury, rachunki itp.¹² Z kolei rzeczywiście

⁹ Uchwała SN z 17 maja 2007 r., sygn. akt III CZP 150/06, OSNC 2007, Nr 10, poz. 144.

¹⁰ Szerzej: M. Kolodziejczyk, *Przyczyny odmowy wypłaty odszkodowania w ubezpieczeniu mienia*, Warszawa 2025, s. 353–354; M. Kaliński, *Tak zwany ubytek wartości handlowej jako składnik odszkodowania ubezpieczeniowego*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 10, s. 14.

¹¹ W doktrynie prawa słusznie zauważono, że metoda kosztorysowa daje swobodę wyboru sposobu przeznaczenia środków uzyskanych tytułem naprawienia szkody. Poszkodowani mogą przeznaczyć wypłacone odszkodowanie na wykonanie naprawy we własnym zakresie albo zrezygnować z przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody i zatrzymać środki uzyskane z zakładu ubezpieczeń. Zob. J. Pokrzywniak, *Uwagi o tzw. kosztorysowej metodzie likwidacji szkód z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, [w:] A. Łazarska (red.), op. cit., s. 59.

¹² W sektorze ubezpieczeniowym zamiennie występuje również pojęcie „metody serwisowej”, która polega na ustalaniu wysokości świadczenia z tytułu szkody w pojeździe w oparciu o fakturę albo rachunek wystawiony przez warsztat naprawczy, który dokonał naprawy uszkodzonego pojazdu. Zob. Komisja Nadzoru Finansowego, *Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń*

poniesiona szkoda w sytuacji, gdy poszkodowany sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym, stanowi różnicę między ceną faktycznie uzyskaną a ceną, którą poszkodowany byłby w stanie uzyskać, gdyby sprzedał pojazd w stanie nieuszkodzonym¹³.

Wskazana metoda koresponduje z koncepcją dynamicznego charakteru szkody, która zakłada, że od chwili powstania szkody do momentu naprawienia pojazdu może ulec zmianie postać i wielkość doznanego uszczerbku. Zgodnie z zasadą kompensacji szkody odszkodowanie nie może przerastać wielkości szkody, co wobec jej dynamicznego charakteru oznacza niemożność przekroczenia wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia. Ustalając tę wielkość w postępowaniu sądowym, w celu określenia adekwatnego do niej odszkodowania, sąd powinien więc uwzględnić stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy (art. 316 k.p.c.). W razie naprawy pojazdu uszczerbek w majątku poszkodowanego na tę datę wyraża się zwykle w pomniejszeniu majątku poszkodowanego w związku z pokryciem przez niego z własnych środków kosztów naprawy samochodu oraz (ewentualnie) w tzw. szkodzie handlowej, wyrażającej się w zmniejszeniu wartości sprzedażnej pojazdu, czyli zmniejszeniu kwoty, za którą mógłby zostać sprzedany pojazd, gdyby był „bezwypadkowy”. Roszczenie odszkodowawcze obliczone w toku sprawy metodą kosztorysową, np. w zaaprobowanej przez sąd opinii biegłego, nie ulega petryfikacji, tzn. nie staje się trwałym składnikiem majątku osoby poszkodowanej, którego byt i wielkość byłyby niezależne od zachodzących później zdarzeń. Jeśli w czasie miarodajnym dla określenia wielkości szkody, a w konsekwencji również należnego odszkodowania, okaże się, że szkoda będąca normalnym następstwem zdarzenia komunikacyjnego ma wielkość inną niż określona wcześniej jako równowartość (nieponiesionych wszak jeszcze) kosztów restytucji, sąd powinien uwzględnić ten fakt i zgodnie z zasadą kompensacji zasądzić świadczenie w wysokości pokrywającej uszczerbek majątkowy istniejący w dacie zamknięcia rozprawy¹⁴. Zatem w razie wykonania naprawy samochodu szkoda nie odpowiada wydatkom, które poszkodowany musiałby ponieść w celu restytucji swego majątku (w praktyce: uszkodzonej rzeczy) do stanu, który istniałby, gdyby nie wystąpiło zdarzenie szkodzące. Wobec naprawienia pojazdu kompensacja nie mogła już nastąpić przez zapłatę równowartości hipotetycznych kosztów przywrócenia stanu poprzedniego, bowiem uszczerbek w tej postaci (uszkodzenia samochodu) już nie istniał, a szkoda zmieniła swą postać na wydatkowanie własnych aktywów

komunikacyjnych. Projekt, s. 5, https://www.auto-elements.pl/public/filemanager/files/Projekt_Rekomendacje_LSK_projekt_76283.pdf (data dostępu: 16.07.2025). Innymi słowy, metoda serwisowa polega na rozliczeniu kosztów naprawy w oparciu o rzeczywiście poniesione przez poszkodowanego koszty potwierdzone rachunkami. Zob. J. Pokrzywniak, op. cit., s. 55–56.

¹³ Wyrok SN z 15 grudnia 2022 r., sygn. akt II CNPP 7/22, Lex nr 3456326.

¹⁴ Postanowienie SN z 17 lipca 2020 r., sygn. akt V CNP 43/19, Lex nr 3106341.

na naprawę pojazdu i ten właśnie uszczerbek podlegał naprawieniu przez ubezpieczyciela poprzez zapłatę równowartości kwoty wyłożonej na przeprowadzenie naprawy. W razie naprawienia pojazdu we własnym zakresie uprawniony nie może żądać zapłaty odszkodowania obliczonego metodą kosztorysową, tzn. stanowiącego równowartość kosztów restytucji, czyli hipotetycznych kosztów naprawy tego pojazdu¹⁵. A zatem 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 naprawienia¹⁶.

Nawet pobieżna analiza wskazanych nurtów orzecznich prowadzi do wniosku, że wysokość odszkodowania z reguły będzie się różniła w zależności od przyjętej metody. Różnice te mogą wynikać z różnych przyczyn, w tym m.in. z tego, czy przy naprawie wykorzystano części nowe, czy części używane, w jakim zakładzie naprawczym dokonywana będzie naprawa samochodu. Tzw. metoda rachunkowa daje wyniki bardziej zindywidualizowane, tzw. metoda kosztorysowa opiera się zawsze na symulacji¹⁷. Oczywiście wybór którejś z przytoczonych metod i ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania zawsze będzie należała do sądu, ale nietrudno zauważyć, że z reguły ustalenie wysokości odszkodowania metodą kosztorysową będzie korzystniejsze dla poszkodowanego, zaś zastosowanie metody rachunkowej będzie korzystniejsze dla zakładu ubezpieczeń.

Jurydyczne skutki stanowiska Sądu Najwyższego, zawartego w głosowanej uchwale, dla praktyki orzeczniczej w zakresie metody ustalania wysokości odszkodowania

Analiza treści przedmiotowej uchwały prowadzi do kilku zasadniczych wniosków.

Po pierwsze, należy wyraźnie zaznaczyć, że głosowane orzeczenie dotyczy wyłącznie tzw. szkody częściowej w pojeździe. Ma ona miejsce wówczas, gdy koszty naprawy uszkodzonego w zdarzeniu komunikacyjnym pojazdu, nie przewyższają jego wartości sprzed wystąpienia szkody, czyli nie są nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.¹⁸ A zatem przedmiotowa uchwała nie

¹⁵ Wyrok SN z 8 grudnia 2022 r., sygn. akt II CSKP 726/22, Legalis, Biuletyn SN 2023, Nr 3.

¹⁶ Wyrok SN z 10 czerwca 2021 r., sygn. akt IV CNPP 1/21, OSNC 2022, Nr 3, poz. 33. W orzecznictwie sądów powszechnych jako przykład stosowania tej wykładni można wskazać m.in. na wyrok SO w Toruniu z 4 października 2023 r., sygn. akt VIII Ca 741/23, Lex nr 3628827.

¹⁷ Uchwała SN z 17 maja 2007 r., sygn. akt III CZP 150/06, OSNC 2007, Nr 10, poz. 144.

¹⁸ Stanowisko to należy uznać za utrwalone w judykaturze, o czym przekonuje szereg orzeczeń, m.in. wyroki SN: z 1 września 1970 r., sygn. akt II CR 371/70, OSNC 1971, Nr 5, poz. 93;

dotyczy sytuacji, w której wystąpiła tzw. szkoda całkowita pojazdu. W tym ostatnim przypadku stosowanie art. 822 § 1 k.c. w zw. z art. 363 § 1 k.c. oznacza, że poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów restytucji, niezależnie od tego, czy są to koszty realnie poniesione, czy koszty obliczone hipotetycznie w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. W rezultacie w razie zaistnienia szkody całkowitej należy ustalić wysokość należnego odszkodowania w oparciu o metodę dyferencyjną, a w rezultacie odszkodowanie będzie stanowiło różnicę między wartością rynkową pojazdu w stanie nieuszkodzonym na dzień zaistnienia szkody a wartością tego pojazdu po zdarzeniu.

Po drugie, spod zakresu rozważań zawartych w przedmiotowej uchwale została wyłączona sytuacja, w której w ogóle nie doszło do naprawy uszkodzonego pojazdu mechanicznego. W takim przypadku nie budzi zastrzeżeń stosowanie metody kosztorysowej, która pozwoli na ustalenie odszkodowania jako równowartości hipotetycznych kosztów przywrócenia pojazdu mechanicznego do stanu sprzed wystąpienia szkody.

Po trzecie, najwięcej wątpliwości wzbudza pogląd Sądu Najwyższego, w myśl którego jeżeli naprawa pojazdu przez poszkodowanego stała się niemożliwa wskutek naprawienia pojazdu, nie jest uzasadnione ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy. Tezę tę należy uznać za zbyt ogólną i powierzchowną. Przede wszystkim naprawa pojazdu nie zawsze oznacza przywrócenie go do stanu sprzed szkody, zaś automatyczne posługiwanie się tymi pojęciami jako synonimami należy uznać za niedopuszczalne. Konstatacja ta wynika z faktu, że na rynku motoryzacyjnym dostępna jest cała gama części zamiennych o różnej jakości¹⁹. Poszkodowany może nie być zainteresowany naprawą uszkodzonego

z 3 lutego 1971 r., sygn. akt III CRN 450/70, OSNC 1971, Nr 11, poz. 205; z 20 lutego 1981 r., sygn. akt I CR 17/81, OSNC 1981, Nr 10, poz. 199; z 13 grudnia 1988 r., sygn. akt I CR 280/88, Lex nr 78219; z 29 stycznia 2002 r., sygn. akt V CKN 682/00, Lex nr 54343; z 20 lutego 2002 r., sygn. akt V CKN 903/00, OSNC 2003, Nr 1, poz. 15; zob. także: postanowienie SN z 12 stycznia 2006 r., sygn. akt III CZP 76/05, Lex nr 175463.

¹⁹ Najwyższą jakość przypisuje się oznaczeniom: O – części oryginalne (OE) oznakowane logo – znakiem towarowym producenta pojazdu; Q – części oryginalne (OEM/OES) oznakowane logo – znakiem towarowym producenta części, dostarczającego dany element na pierwszy montaż. Innymi słowy, części O to części zamienne nowe, oryginalne, bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu, zaś części Q to części zamienne nowe, tej samej jakości co części bezpośrednio pochodzące od producenta pojazdu (produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu), wyprodukowane przez tego samego producenta, który dostarcza producentowi pojazdu części do montażu pojazdów lub części zamienne (zwane również częściami równoważnymi oryginalnym), zob. Komisja Nadzoru Finansowego, *Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 2022, s. 6, https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/Rekomendacje_dot_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_78983.pdf (data dostępu: 13.02.2026). Termin „oryginalne części zamienne” to części zamienne tej samej jakości, co komponenty stosowane do montażu pojazdu samochodowego,

pojazdu częściami zamiennymi o takiej samej jakości jak dotychczasowe. Ma prawo użyć do jego naprawy zamienników takiej jakości, jakie uzna za stosowne. Jego decyzja w tym zakresie jest autonomiczna, wynikająca z prawa własności pojazdu i nie jest dopuszczalne podejmowanie nawet próby zobowiązania go do uzasadnienia swoich wyborów. Oczywiście wykorzystywanie do naprawy zamienników o niższej jakości najczęściej będzie podyktowane chęcią zaoszczędzenia środków finansowych. Tym bardziej że, jak uczy doświadczenie, zakłady ubezpieczeń często zaniżają wysokość wypłacanych poszkodowanym odszkodowań, wskutek czego są oni zmuszeni do sądowego dochodzenia pozostałej części odszkodowania, co wiąże się z długoletnimi postępowaniami sądowymi, trwającymi nierzadko 2–3 lata albo nawet dłużej. W tym czasie poszkodowani muszą zapewnić sobie środek transportu w oparciu o własne pieniądze. Stąd dążenie do naprawy pojazdu możliwie najtańszym nakładem finansowym, co z reguły oznacza zakup zamienników nieoryginalnych lub używanych, nie może dziwić. W rezultacie naprawiony pojazd osiąga sprawność techniczną, która pozwala na pomyślną ocenę badania technicznego pojazdu i dopuszczenie go do ruchu po drogach publicznych. Jednakże – a trzeba to wyraźnie podkreślić, aby należyście wybrzmiało – nie oznacza to przewrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody.

Co więcej, przyjęcie poglądu o tym, że naprawa pojazdu jest synonimem przywróceniem go do stanu sprzed wystąpienia szkody, a tym samym wyłącza stosowanie metody kosztorysowej, jest nie do pogodzenia również z punktu

produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta tych pojazdów do produkcji komponentów lub części zamiennych danego pojazdu samochodowego, w tym części zamienne produkowane na tej samej linii produkcyjnej, co komponenty danego pojazdu samochodowego; przyjmuje się, że części zamienne są oryginalne, jeżeli producent tych części zaświadczy, że zostały one wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta danych pojazdów i są one tej samej jakości, co części stosowane do montażu tych pojazdów. Kolejną grupę stanowią części oznaczone symbolami: PC – części nadwozia o porównywalnej jakości, które dodatkowo posiadają certyfikat jakości wydany przez jeden z instytutów: Centro Zaragoza, Thatcham, TÜV Rheinland lub CAPA; PJB – części o porównywalnej jakości, szczególnie polecane przez dostawcę (dystrybutora), których jakość jest dodatkowo gwarantowana przez wskazanego w katalogu i zawsze tego samego producenta; PJ – części o porównywalnej jakości, szczególnie polecane przez dostawcę (dystrybutora); P – części o porównywalnej jakości. Termin „części zamienne o porównywalnej jakości” to części zamienne, których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości, co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych. Dodatkowo istnieją także części oznakowane Z i ZJ, które mogą być wykonane z różnych surowców i przy użyciu innych technologii niż te stosowane przy produkcji części oryginalnych. Podzespoły tego typu nie posiadają odpowiednich certyfikatów, co nie jest jednoznaczne, z tym że są one gorszej jakości niż części oryginalne. Wśród nich wyróżnia się części oznaczone symbolami ZJ – zamienniki o podwyższonej jakości, polecane przez dostawcę (dystrybutora) oraz Z – pozostałe zamienniki, nie posiadające żadnych certyfikatów i norm jakości, spełniają jednak podstawowe założenia konstruktorów w dziedzinie bezpieczeństwa. Podano za: <https://www.polcar.com/pl/oznaczenia-jakosci> (data dostępu: 16.07.2025); <https://www.motochemia.pl/czesci-samochodowe-oznaczenia-czesci-zamiennych-n-297.html> (data dostępu: 16.07.2025).

widzenia ochrony poszkodowanych. Oznacza bowiem niczym nieusprawiedliwione różnicowanie poszkodowanych na tych, którzy naprawili pojazd, i na tych, którzy wstrzymali się z jego naprawą do czasu uzyskania pełnego odszkodowania. Należy zauważyć, że przeważnie poszkodowani będą dążyli do jak najszybszego naprawienia pojazdu, ponieważ nie dysponują innym, zapasowym środkiem transportu. Z reguły też nie posiadają odpowiednich zasobów pieniężnych pozwalających na dokonanie naprawy przy użyciu takiej jakości zamienników, aby doprowadzić pojazd do stanu sprzed szkody. Poza tym parkowanie uszkodzonego pojazdu może generować dodatkowe koszty, a także negatywnie wpływać na stan pojazdu, który może ulec pogorszeniu wskutek nieużywania go przez dłuższy okres. Tego typu okoliczności mogłyby wykorzystywać zakłady ubezpieczeń i celowo wypłacać niższe odszkodowanie, licząc na to, że perspektywa długoletniego procesu skłoni poszkodowanego na naprawy pojazdu. Wówczas ustalenie wysokości odszkodowania w oparciu o metodę dyferencyjną, a nie na podstawie metody kosztorysowej, co do zasady byłoby korzystniejsze dla ubezpieczycieli. Nie sposób znaleźć uzasadnienie dla opisanej i możliwej do zaistnienia patologicznej sytuacji.

Warto również podnieść, że w procesach sądowych częstą taktyką zakładów ubezpieczeń jest składanie wniosków dowodowych o przesłuchanie poszkodowanych celem ustalenia, czy uszkodzony pojazd został naprawiony. Należy zatem zauważyć, że nawet zeznania poszkodowanego, w których potwierdza, że pojazd został naprawiony i dopuszczony do ruchu po drogach publicznych, nie jest wystarczające do przyjęcia, że stan tego pojazdu został przywrócony do tego sprzed zdarzenia drogowego. Zgodnie z rozkładem ciężaru dowodu w procesie cywilnym opartym na zasadzie kontrydiktoryjności to na zakładzie ubezpieczeń spoczywa obowiązek udowodnienia, że naprawa pojazdu doprowadziła ten pojazd do stanu, w jakim znajdował się przed powstaniem szkody (art. 6 k.c. i art. 232 k.p.c.). Same zeznania poszkodowanego nie mogą być uznane w tym zakresie za wystarczające, albowiem ustalenie tego faktu w myśl art. 278 § 1 k.p.c. wymaga wiadomości specjalnych. Oznacza to, że ubezpieczyciel powinien zawnioskować dowód z opinii biegłego sądowego celem ustalenia faktu, że naprawa pojazdu doprowadziła nie tylko do jego sprawności, ale przede wszystkim że jednocześnie doprowadziła go do stanu sprzed szkody. Tylko gdy z opinii sądowej będzie wynikało, że stan pojazdu po naprawie jest tożsamy z tym sprzed szkody, będzie uzasadnione odstąpienie od ustalenia wysokości odszkodowania metodą kosztorysową na rzecz ustalenia odszkodowania w oparciu o metodę dyferencyjną.

Pozostając w tym nurcie rozważań, godzi się wskazać na sytuację, w której poszkodowany, wykorzystując swoją wiedzę i możliwości, samodzielnie lub korzystając z bezpłatnej pomocy innych osób opartej na relacjach rodzinnych lub koleżeńskich, naprawił pojazd w takim stopniu, że przywrócił jego stan do tego sprzed szkody. Wówczas ustalenie wysokości odszkodowania

w oparciu o metodę dyferencyjną powinno nastąpić także z uwzględnieniem wartości pracy tych osób, mimo braku rachunków lub faktur za jej wykonanie. Konstatacja ta wynika faktu, że jeżeli poszkodowany naprawia swój pojazd niższym kosztem niż przeciętny, np. uzyskując dobrowolne świadczenia osób trzecich na swoją rzecz (nieodpłatne usługi naprawcze), to takie dobrowolne świadczenia nie podlegają zaliczeniu na poczet należnego odszkodowania, nie służą one bowiem zwolnieniu osoby odpowiedzialnej z obowiązku naprawienia szkody, lecz mają na celu nieodpłatne przysporzenie korzyści poszkodowanemu²⁰.

Niestety, powyższych refleksji zabrało w glosowanym orzeczeniu, przez co nie sposób zaakceptować nazbyt uproszczonego wniosku Sądu Najwyższego, że samo naprawienie pojazdu jest zawsze równoznaczne z przywróceniem go do stanu sprzed szkody, co miałoby przemawiać za odstąpieniem od ustalania wysokości odszkodowania w oparciu o hipotetyczne koszty naprawy pojazdu.

Po czwarte, glosowana uchwała porusza także kwestię ustalenia odszkodowania w razie zbycia przez poszkodowanego pojazdu przed jego naprawą. W ocenie Sądu Najwyższego w wyniku zbycia pojazdu jego naprawa stała się niemożliwa, a to czyni niezasadnym ustalenie wysokości odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jako równowartości hipotetycznych kosztów naprawy.

W tym miejscu trzeba wskazać na wykształconą wcześniej linię orzecniczą, z której wynika, że dla powstania roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu nie mają znaczenia żadne późniejsze zdarzenia, m.in. w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego pojazdu²¹. Na poparcie tej wykładni przytaczany jest argument, że skoro rzeczowista naprawa nie stanowi warunku dla dochodzenia odszkodowania, to sprzedaż przez poszkodowanego pojazdu przed wypłatą odszkodowania nie może pozbawiać go prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy. Poza tym skoro zbycie rzeczy jest uprawnieniem właściciela, tak samo jak korzystanie z niej, to skorzystanie z tego uprawnienia nie może ograniczać wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, gdyż ubezpieczyciel sprawcy szkody powinien wyrównać uszczerbek w majątku poszkodowanego do pełnej wysokości szkody²².

²⁰ Postanowienia SN: z 20 lutego 2019 r., sygn. akt III CZP 91/18, Lex nr 2622311; z 7 grudnia 2018 r., sygn. akt III CZP 51/18, OSNC 2019, Nr 9, poz. 94.

²¹ Zob. m.in. wyrok SO w Białymstoku z 27 kwietnia 2023 r., sygn. akt II Ca 1129/22, Lex nr 3565283; postanowienie SN z 16 maja 2019 r., sygn. akt III CZP 86/18, Lex nr 2665230; wyrok SN z 3 kwietnia 2019 r., sygn. akt II CSK 100/18, Lex nr 2648598; wyrok SN z 12 kwietnia 2018 r., sygn. akt II CNP 41/17, Lex nr 2481973; wyrok SN z 8 marca 2018 r., sygn. akt II CNP 32/17, Lex nr 2497991.

²² Postanowienia SN: z 20 lutego 2019 r., sygn. akt III CZP 91/18, Lex nr 2622311; z 11 kwietnia 2019 r., sygn. akt III CZP 102/18 Lex nr 2647167; wyrok SN z 3 kwietnia 2019 r., sygn. akt II CSK 100/18, Lex nr 2648598.

Nie sposób *a priori* odrzucić żadnej ze wskazanych koncepcji, albowiem to stan faktyczny każdej sprawy będzie uzasadniał wybór jednej z nich. Niemniej jednak stosowanie metody dyferencyjnej w takich przypadkach zasługuje na szczególne rozważenie i nie powinno być zbyt pochodnie pomijane. Ustalenie wysokości odszkodowania jako różnicy między wartością pojazdu sprzed szkody i ceną jego sprzedaży przez poszkodowanego jawi się jako sprawiedliwe wyważenie sprzecznych interesów poszkodowanego i ubezpieczyciela. Zastosowanie tej metody pozwoli zminimalizować ryzyko bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego, które może wystąpić w razie sprzedaży uszkodzonego pojazdu za kwotę wyższą, aniżeli jego wartość podaną przez zakład ubezpieczeń albo w opinii sądowej²³.

Pewne trudności mogą pojawić się wówczas, gdy zakład ubezpieczeń podniesie zarzut sprzedaży przez poszkodowanego pojazdu po zaniżonej cenie. W takim przypadku jeżeli cena sprzedaży pojazdu była co najmniej równa jego wartości określonej w kalkulacji sporządzonej przez zakład ubezpieczeń, zarzut ten należy uznać za bezzasadny. Trudno byłoby wówczas skutecznie zarzucać poszkodowanemu, że do ustalenia ceny sprzedaży przyjął wartość pojazdu określoną przez ubezpieczyciela, czyli profesjonalny podmiot, który korzysta z prywatnych ekspertyz sporządzanych przez wykwalifikowanych rzeczoznawców. Trzeba dodać, że w myśl art. 14 ust. 1 ustawy ubezpieczeniowej zakład ubezpieczeń co do zasady wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni, licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. Jednym z etapów procesu likwidacji szkody jest sporządzenie przez zakład ubezpieczeń prywatnej kalkulacji naprawy. W praktyce kalkulacja taka jest sporządzana stosunkowo szybko po zgłoszeniu szkody i udostępniania do wiadomości poszkodowanego. Zatem poszkodowany posiada wiedzę o wartości uszkodzonego pojazdu, która może być przydatna przy określeniu przez niego ceny sprzedaży tego pojazdu. Nie sposób byłoby stawiać zarzutu poszkodowanemu także wówczas, gdyby cena sprzedaży uszkodzonego pojazdu była niższa od wskazanej przez ubezpieczyciela, ale byłaby co najmniej równa jego wartości określonej w opinii sądowej.

Zbyt ogólny charakter rozważań zawartych w głosowanej uchwale dostrzegalny jest również przy wyborze metody ustalenia odszkodowania w sytuacji, gdy poszkodowany naprawił pojazd do stanu sprawności zapewniającego korzystanie z niego, ale nie do stanu przed wystąpienia szkody, a następnie go sprzedał. W tym przypadku odszkodowanie nie może odpowiadać różnicy

²³ W praktyce dochodzi nawet do sytuacji, w których poszkodowany sprzedaje uszkodzony samochód za cenę wyższą niż jego wartość oszacowana przez ubezpieczyciela przed powstaniem szkody, zob. np. stan faktyczny przedstawiony w uzasadnieniu wyroku SR w Poznaniu z 30 listopada 2020 r., sygn. akt V C 1246/20, Lex nr 3247932, z którego wynika, że zakład ubezpieczeń oszacował wartość samochodu w stanie nieuszkodzonym na kwotę 8700 zł, podczas gdy poszkodowany zbył go w stanie uszkodzonym za cenę 9000 zł.

między wartością pojazdu sprzed szkody i po szkodzie, ponieważ nie uwzględnia kosztów związanych z jego naprawą poniesionych przez poszkodowanego. Nie można też postawić znaku równości między sumą kosztów związanych z naprawą uszkodzonego pojazdu a wzrostem jego wartości. Z tego względu metoda dyferencyjna nie wydaje się miarodajna do ustalenia wysokości odszkodowania. Niestety, głosowane orzeczenie nie udziela odpowiedzi, w jaki sposób w takiej sytuacji obliczyć odszkodowanie inaczej niż w oparciu o metodę kosztorysową.

Podsumowanie

Treść uzasadnienia głosowanej uchwały wskazuje na to, że nie spełniła ona celu, w jakim została podjęta. Należy ją postrzegać w kategorii nieudanej próby ujednolicenia rozbieżnej praktyki orzeczniczej w Polsce. Niedosyt wzbudza przyjęcie przez Sąd Najwyższy daleko idących uproszczeń, które wprawdzie nie stanowią przeszkód do rozważań w warstwie teoretycznej, ale nie sprawdzają się w konfrontacji z szeregiem sytuacji, które mają miejsce na płaszczyźnie praktycznej.

Przede wszystkim żadną miarą nie sposób zgodzić się z zawartym w tym orzeczeniu poglądem, który utożsamia naprawę pojazdu z przywróceniem go do stanu sprzed szkody. Naprawa pojazdu do poziomu jego sprawności warunkującej pomyślną ocenę badań technicznych skutkującą dopuszczeniem do poruszania się po drogach publicznych nie zawsze oznacza przywrócenie go do stanu sprzed szkody. Ciężar dowodu, że naprawa pojazdu doprowadziła go do stanu sprzed szkody, spoczywa na ubezpieczycielu, jeżeli nie zgadza się on z określeniem wysokości odszkodowania w oparciu o metodę kosztorysową. Ponieważ ustalenie tego faktu wymaga wiadomości specjalnych, nie wystarczą zeznania poszkodowanego, w których stwierdzi, że naprawił pojazd, nawet jeśli – jego zdaniem – naprawa przywróciła go do stanu sprzed szkody, natomiast niezbędny jest dowód z opinii sądowej.

Ponadto prosta konstatacja Sądu Najwyższego o tym, że w przypadku zbycia pojazdu odszkodowanie wyraża się w różnicy między ceną uzyskaną za sprzedany, nienaprawiony pojazd a kwotą, jaką poszkodowany mógłby uzyskać ze sprzedaży samochodu nieuszkodzonego, może być skutecznie stosowana tylko do niektórych sytuacji. Natomiast uchwała ta nie udziela odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób ustalić odszkodowanie, jeśli poszkodowany naprawił pojazd do stanu sprawności zapewniającego korzystanie z niego, ale nie do stanu sprzed wystąpienia szkody, a następnie go sprzedał.

Z perspektywy czasu, tj. upływu niemal roku od podjęcia głosowanej uchwały, widać, że dokonana w niej wykładnia nie została przyjęta w praktyce orzeczniczej wielu sądów powszechnych. Uchwale tej nie została nadana

moc zasady prawnej. Wydaje się, że należy ją postrzegać jako zaprzepaszczonej szansę na ujednolicenie wykładni, która na tle ubezpieczeń komunikacyjnych jest bardzo rozbieżna w orzecznictwie polskich sądów powszechnych. A taki stan rzeczy podyktowany jest właśnie brakiem jednoznacznego stanowiska Sądu Najwyższego, które w sposób wszechstronny, kompleksowy, szczegółowy i przekonujący doprowadziłoby do wyeliminowania istniejących rozbieżności.

Z uwagi na powyższe wydaje się, że jako zasadę należy traktować ustalanie wysokości odszkodowania za uszkodzony pojazd na podstawie metody kosztorysowej. Metoda dyferencyjna ustalania wysokości takiego odszkodowania również znajduje zastosowanie i nie można jej odrzucić. Trzeba jednak traktować ją jako metodę subsydiarną, której zastosowanie powinno dotyczyć określonych sytuacji faktycznych, ale nie powinno być regułą.

Wykaz literatury

- Balwicka-Szczyrba M., Sylwestrzak A. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, 2023, Lex.
- Borysiak W. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2023, Legalis.
- Ciszewski J., Nazaruk P. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, 2023, Lex.
- Fras M., Habdas M. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534)*, t. 3, 2018, Lex.
- Gniewek E., Machnikowski P. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2023, Legalis.
- Gudowski J. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, t. 3, 2018, Lex.
- Kaliński M., *Tak zwany ubytek wartości handlowej jako składnik odszkodowania ubezpieczeniowego*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 10.
- Kidyba A. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, t. 3, 2014, Lex.
- Kołodziejczyk M., *Przyczyny odmowy wypłaty odszkodowania w ubezpieczeniu mienia*, Wolters Kluwer, Warszawa 2025.
- Machnikowski P. (red.), *Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC. Komentarz*, t. 1, 2022, Legalis.
- Olejniczak A., *Nieponiesione koszty naprawy a pojęcie szkody podlegającej naprawieniu*, [w:] A. Łazarska (red.), *Standardy likwidacji szkód komunikacyjnych w ramach ubezpieczenia OC i AC. Rola biegłego sądowego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2025.
- Pakosz B., Sobol E., Szkiładź C., Szkiładź H., Zagrodzka M. (red.), *Słownik wyrazów obcych* PWN, PWN, Warszawa 1993.
- Pietrzykowski K. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Art. 1–449¹⁰*, t. 1, 2020, Legalis.
- Pokrzywniak J., *Uwagi o tzw. kosztorysowej metodzie likwidacji szkód z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, [w:] A. Łazarska (red.), *Standardy likwidacji szkód komunikacyjnych w ramach ubezpieczenia OC i AC. Rola biegłego sądowego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2025.
- Rzetecka-Gil A., *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, 2011, Lex.
- Załucki M. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2023, Legalis.

Summary

Commentary on the Supreme Court's resolution of September 11, 2024, case No. III CZP 65/23, concerning the application of the differential method to calculate the amount of compensation under third-party liability insurance in the event of the sale or repair of a vehicle (critical commentary)

Keywords: civil law, motor insurance law, compensation law, private law, methods of determining the amount of compensation for motor vehicle damage, damage, compensation, injured party, insurance company, motor vehicle damage, cost estimate method of determining the amount of compensation, differential method of determining compensation.

The purpose of this study was to assess whether the resolution in question effectively fulfilled its function of eliminating discrepancies in the interpretation of legal provisions and thereby ensuring uniformity in judicial practice. The analysis concerns cases involving partial damage to a motor vehicle in which, before the determination of compensation, restoration of the vehicle becomes impossible due to subsequent actions by the injured party, such as the sale of the vehicle in its damaged condition or its prior repair. In such circumstances, the central issue is whether compensation payable under the vehicle owner's third-party liability insurance should be determined based on the hypothetical costs necessary to restore the vehicle to its pre-damage condition. An analysis of the justification for the resolution in question leads to the conclusion that it failed to achieve the objectives for which it was adopted. The considerations presented therein are general and lack sufficient analytical depth. The position adopted in the ruling gives rise to serious substantive concerns, *inter alia*, because it equates the repair of a damaged vehicle with its restoration to the pre-damage condition. The Supreme Court appears to overlook the fact that although a repaired vehicle may achieve a level of technical efficiency sufficient to pass mandatory inspections and be approved for use on public roads, this does not necessarily mean that it has been restored to its pre-damage state. This is particularly evident in situations where damaged components are replaced with parts of inferior quality. In such circumstances, excluding the possibility of determining compensation on the basis of the cost estimate method, as the Supreme Court's reasoning seems to imply, cannot be regarded as justified. The resolution in question also fails to answer the question of how the amount of compensation should be determined when a damaged vehicle has been restored to its operational condition rather than to its pre-damage state and then subsequently sold. For the above reasons, this resolution did not contribute to eliminating discrepancies in the interpretation of legal provisions and thereby

ensuring uniformity in judicial practice. It failed to provide a clear answer to the question whether, in cases of partial damage to a motor vehicle where, before the determination of compensation, restoration becomes impossible as a result of subsequent actions of the injured party – such as the sale of the vehicle in its damaged condition or its prior repair – compensation under the third-party liability insurance of the vehicle owner should be determined as a equivalent of the hypothetical costs of restoring the vehicle to its pre-damage condition.