



# Minister Finansów

Warszawa, 3 lipca 2025 roku

---

Sprawa: Odpowiedź na interpelację nr 10282  
Znak sprawy: FN6.054.15.2025  
Kontakt: Kancelaria MF  
tel.: +48 22 694 55 55  
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

---

**Pan Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 10282 Pani Poseł Pauliny Matysiak uprzejmie informuję, że kwestie poruszone w interpelacji zostały skonsultowane z Komisją Nadzoru Finansowego (KNF) z uwagi na fakt, że dotyczą one kwestii nadzoru nad procesami obsługi umów i likwidacji szkód przez zakłady ubezpieczeń, który realizowany jest przez KNF.

**Ad. 1.**

Odnosząc się do pytania pierwszego KNF wskazała, że nie dysponuje cyklicznymi danymi, dotyczącymi szkód z OC, w przypadku likwidacji których zastosowano w trakcie naprawy lub do wyceny kosztorysowej określone rodzaje części zamiennych. Przekazywanie tego rodzaju informacji nie jest bowiem wymagane na podstawie przepisów dotyczących sprawozdawczości zakładów ubezpieczeń. Niemniej w trakcie kontroli zakładów ubezpieczeń dotyczących procesów likwidacji szkód komunikacyjnych weryfikowane są, na wybranych próbach szkód, kwestie dotyczące stosowania w kosztorysach określonych rodzajów części (oryginalnych lub zamienników).

**Ad. 2.**

Odpowiadając na pytanie drugie KNF wyjaśniła, że w obecnym stanie prawnym wydawanie rozstrzygnięć w zakresie stosowanych części zamiennych w postępowaniu likwidacyjnym należy wyłącznie do kompetencji sądów cywilnych, które rozstrzygają w sprawach spornych, bazując na ogólnych przepisach prawa cywilnego oraz opiniach biegłych sądowych z zakresu motoryzacji. W tym miejscu KNF wskazała na treść postanowienia Sądu Najwyższego 20 czerwca 2012 r. III CZP85/11 (opublikowano: OSNC 2013/3/37), w którym sąd doprecyzował i

wyjaśnił, kiedy zakład ubezpieczeń ma prawo stosować części zamienne inne, niż oryginalne. W szczególności, zdaniem Sądu Najwyższego, możliwość zastosowania części zamiennych o porównywalnej jakości będzie dotyczyć sytuacji, w której część nowa „o porównywalnej jakości”, objęta gwarancją producenta części, jest pewniejsza i bardziej użyteczna, niż część oryginalna, która już przed uszkodzeniem była wyeksploatowana do tego stopnia, że nie może konkurować pod względem użyteczności i ryzyka nawet z częściami nowymi „o porównywalnej jakości”. KNF wskazała także, że możliwość stosowania części „o porównywalnej jakości” jest dopuszczalna w wypadku części o prostej konstrukcji, których zdadność do pełnej restytucji jest możliwa do oceny bez skomplikowanych badań. Jednakże nawet w omawianych przypadkach należy oceniać – stosownie do poczynionych wskazań – czy poszkodowany nie ma szczególnego interesu w wykorzystaniu części oryginalnych, pochodzących od producenta pojazdu.

### **Ad. 3.**

Odnosząc się do kwestii nowelizacji ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej lub ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w zakresie określenia standardów napraw powypadkowych pragnę wskazać, że aktualnie nie są planowane zmiany legislacyjne w tym zakresie.

Zgodnie z art. 329 ust. 2 pkt 1 ustawy o działalności ubezpieczeniowej<sup>1</sup>, nadzór nad zakładem ubezpieczeń polega m.in. na ochronie interesów ubezpieczających, ubezpieczonych i uprawnionych z umów ubezpieczenia, a zgodnie z art. 3 ustawy o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym<sup>2</sup>, celem nadzoru jest ochrona interesów osób ubezpieczających, ubezpieczonych, uposażonych lub uprawnionych z umów ubezpieczenia. KNF została przez ustawodawcę wyposażona w szereg instrumentów, pozwalających realizować ww. zadania i cele.

W tym zakresie KNF podkreśliła, że w celu m.in. zwiększenia transparentności procesu likwidacji szkód komunikacyjnych, wydała najpierw Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych (w 2014 r.), a następnie - Rekomendacje dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych (w 2022 r.), które odnoszą się m.in. właśnie do ochrony interesów poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Regulacje te wprowadziły szereg oczekiwań nadzorczych, mających na celu zwiększenie transparentności procesu likwidacji szkód. Sposób dostosowania się zakładów ubezpieczeń do tych Wytycznych i Rekomendacji był jest weryfikowany przez organ nadzoru w ramach dostępnych ustawowych środków nadzorczych.

### **Ad. 4.**

Odpowiadając na pytanie czwarte dotyczące współpracy Ministerstwa Finansów z UKNF w zakresie opracowania wiążących wytycznych dla zakładów ubezpieczeń w zakresie stosowania części samochodowych w procesie likwidacji szkód pragnę wskazać, że zgodnie z art. 365 ust. 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej<sup>1</sup> KNF jest zobowiązana przeprowadzić konsultacje projektu rekomendacji z zainteresowanymi podmiotami i instytucjami. Po zaakceptowaniu przez KNF projektu Rekomendacji dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, zostały one poddane publicznym konsultacjom, w których mógł wziąć udział każdy zainteresowany podmiot.

### **Ad. 5.**

W odniesieniu do pytania piątego KNF wskazała, że zagadnienie jakości części (w zakresie ruchu drogowego) wprowadzanych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej są określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym<sup>3</sup> w rozdziale 1a „Homologacja” art. 70a – 70zm. Kontrola pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych jest zadaniem Inspekcji Handlowej przyznanym jej w art. 3 ust 1 pkt 1e) ustawy o Inspekcji Handlowej<sup>4</sup>.

Dodatkowo KNF zwróciła uwagę na postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r. (sygn. III CZP 85/11), wydane w składzie siedmiu sędziów, w sprawie wynikającej z zagadnienia prawnego przedstawionego przez Rzecznika Ubezpieczonych, dotyczącego prawa poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z uwzględnieniem cen części oryginalnych. W uzasadnieniu postanowienia Sąd Najwyższy odniósł się do rozporządzenia Komisji (UE)<sup>5</sup> oraz rozporządzenia Rady Ministrów<sup>6</sup> i dokonał analizy dopuszczalności stosowania części zamiennych w likwidacji szkód komunikacyjnych. W uzasadnieniu postanowienia, Sąd Najwyższy wskazał w szczególności, że: „Nie budzi wątpliwości, że oryginalność części wykorzystywanych do naprawy pojazdu stanowi istotny czynnik decydujący o tym, czy naprawa jest wystarczająca do przywrócenia jego do stanu poprzedniego. Jest oczywiste, że ich dobór może prowadzić do pogorszenia położenia poszkodowanego. Pogorszenie takie miałyby miejsce zarówno wtedy, gdyby użyta część była pod istotnymi względami częścią gorszą od tej, która uległa uszkodzeniu, jak i wtedy, gdyby równowartość „restytucyjna” części zastępczej byłaby niepewna. Nie oznacza to jednak, że w razie uszkodzenia części pochodzącej bezpośrednio od producenta pojazdu, do naprawy albo obliczania kosztów naprawy mogą być wykorzystane tylko ceny takich „części oryginalnych bezpośrednio pochodzących od producenta pojazdu”. W ten sam sposób należy co do zasady ocenić wykorzystanie przy ustalaniu odszkodowania także innych części nowych, które są tej samej jakości, co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, oznaczone jego znakiem towarowym albo logo rozprowadzone w opakowaniach w ten sposób oznaczonych i dystrybuowane w ramach jego sieci dystrybucji. Takimi częściami są występujące w obrocie części wyprodukowane przez tego samego producenta, który dostarcza producentowi pojazdu części do montażu pojazdów lub części zamienne. Są to części produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta pojazdu, a więc części dokładnie tej samej jakości co części pochodzące bezpośrednio od producenta pojazdu, a różniące się tylko oznakowaniem. Z tego względu ich użycie należy co do zasady uznać za równoważne użyciu części oryginalnych. Do wykazania przez ubezpieczyciela, że podstawą kalkulacji odszkodowania były ceny takich właśnie części wystarczające byłoby wskazanie, iż części pochodzą od producenta części dostarczającego te części producentowi pojazdu i że producent tych części zaświadczył, iż zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdów. Oczywiście, okoliczności te powinny być uprzednio przez ubezpieczyciela ustalone”.

Systematyka i dopuszczalność stosowania części zamiennych różnych kategorii (O, P i Q) wynika z praktyki rynkowej i znajduje też potwierdzenie w wyrokach sądów

powszechnych oraz orzeczeń Sądu Najwyższego. Praktyka ta i orzecznictwo zostały uwzględnione w Wytycznych i Rekomendacjach KNF. Ani wcześniejsze Wytyczne, ani obecnie obowiązujące Rekomendacje nie dopuszczają części o nieznannej jakości, które nie gwarantują przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody. Przepisy prawa regulujące problematykę sposobu naprawienia szkody, a przy tym ustanawiające zasadę swobody wyboru przez poszkodowanego sposobu naprawienia szkody, zostały uwzględnione zarówno we wcześniejszych Wytycznych, jak i w obecnie obowiązujących Rekomendacjach, w kontekście zasady pełnego odszkodowania. W Rekomendacjach zostało stwierdzone, że organizacja naprawy pojazdu przez zakład ubezpieczeń wymaga wyraźnej zgody uprawnionego oraz że uprawniony powinien otrzymać między innymi dane o warsztacie naprawczym, zakresie naprawy, a także jakości części jakie będą użyte do naprawy.

### **Podstawa Prawna**

1. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2024 r. poz. 838, z późn. zm.);
2. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 583);
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.);
4. Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1706);
5. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz. U. L 129/52 z dnia 28 maja 2010 r.);
6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 198, poz. 1315).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

**Jurand Drop**

podsekretarz stanu