



# Minister Finansów i Gospodarki

---

Warszawa, 23 grudnia 2025 roku

---

Sprawa: Zapytanie poselskie 2969  
Znak sprawy: FN6.054.42.2025  
Kontakt: Kancelaria MF  
tel.: +48 22 694 55 55  
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

---

**Pan Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na zapytanie nr 2969 Pana Posła Szymona Szynkowskiego vel Sęka uprzejmie informuję, że kwestie poruszone w zapytaniu zostały skonsultowane z Rzecznikiem Finansowym oraz Polską Izbą Ubezpieczeń. Na podstawie otrzymanych informacji proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

I. Na wstępie należy wskazać, że metoda wyceny pozostałości pojazdu (tzw. wraku pojazdu) przy szkodzie całkowitej za pomocą aukcji organizowanej przez ubezpieczyciela jest prawnie dopuszczalna. Przepisy ustawy nie precyzują szczegółowo metodologii prowadzenia wyceny pozostałości pojazdu przy szkodzie całkowitej.

Na poziomie regulacji prawnych zagadnienia dotyczące wysokości odszkodowania i sposobu naprawienia szkody mają charakter ogólny. Do tych zagadnień odnoszą się w szczególności art. 361 i art. 363 kodeksu cywilnego<sup>1</sup>. Na podstawie art. 361 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono.

Jednocześnie na podstawie art. 363, k.c. naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Przy czym 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.

W praktyce wartość rynkowa pozostałości pojazdu przy szkodzie całkowitej jest określana na jeden z dwóch sposobów:

- 1) poprzez sporządzenie wyceny w eksperckim programie komputerowym lub
- 2) poprzez przeprowadzenie tzw. aukcji tj. umieszczenie oferty sprzedaży pozostałości pojazdu (wraku) na platformie internetowej.

Wybór jednej z powyższych metod wyceny szkody nie przesądza z góry, czy będzie ona korzystniejsza dla poszkodowanego.

Aukcję przeprowadza się poprzez zamieszczenie oferty sprzedaży wraku pojazdu na portalu aukcyjnym. Przy czym oferta ta jest zanonimizowana, gdzie nie są ujawniane wrażliwe dane osobowe właściciela pojazdu (poszkodowanego), jak również dane pozwalające na identyfikację uszkodzonego pojazdu (nr rejestracyjny). Przebieg składania ofert i procedury odbioru pojazdu są zarządzane i monitorowane przez firmę administrującą platformą. Jak się wydaje wycena wartości uszkodzonego pojazdu otrzymana w wyniku aukcji jest najbardziej obiektywną (rynkową) metodą wyceny, ponadto pozwala na uniknięcie sytuacji, w której poszkodowany nie jest w stanie sprzedać pojazdu uszkodzonego za kwotę wskazaną w wycenie sporządzonej przez ubezpieczyciela.

Jednocześnie poszkodowany, będący właścicielem uszkodzonego pojazdu, sam decyduje czy chce zbyć pojazd. Wówczas we wskazanym terminie może, aczkolwiek nie ma takiego obowiązku, skontaktować się z oferentem, który zaproponował najkorzystniejszą cenę zakupu. Jednakże nie można wykluczyć sytuacji, w której wynik przeprowadzonej aukcji nie odzwierciedla w ocenie poszkodowanego rzeczywistej wartości wraku.

Wśród mankamentów metody tzw. aukcji wskazuje się m.in. ograniczanie aukcji tylko do wąskiego grona podmiotów zarejestrowanych na platformie aukcyjnej (zazwyczaj warsztatów naprawczych, pośredników mających umowy z ubezpieczycielami), co w pewien sposób może zaburzać wysokość składanych ofert, brak wiążącego charakteru oferty składanej w toku aukcji, czy opieranie się oferentów tylko na opisach uszkodzeń i zdjęciach pojazdu dostarczanych przez ubezpieczycieli (aukcje prowadzone są internetowo). Tym samym, potencjalny kupiec może wycofać się z aukcji, uzasadniając, że przedstawione fotografie i dane nie odzwierciedlają jego rzeczywistego stanu.

Z drugiej strony należy jednak zwrócić uwagę, iż rynek pozostałości pojazdów po szkodach całkowitych jest specyficzny i w większości uczestniczą w nim podmioty wyspecjalizowane natomiast samodzielne zbycie uszkodzonego pojazdu przez poszkodowanego może wiązać się z trudnościami w znalezieniu optymalnego oferenta.

Należy wskazać, że wyniki aukcji nie są prawnie wiążące dla określenia wartości pojazdu, zaś w przypadku sporu co do wartości pozostałości pojazdu przy szkodzie całkowitej w postępowaniu sądowym sądy zwykle dokonują rozstrzygnięcia w oparciu o dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu rzeczoznawstwa samochodowego, a nie na podstawie wyników aukcji.

W sytuacji, gdy wynik aukcji budzi wątpliwości poszkodowanego, powinien on rozważyć pozyskanie opinii rzeczoznawcy sporządzonej w oparciu o fachową wiedzę i doświadczenie, która to analiza może stanowić podstawę do skutecznego podważenia wyniku jednorazowej aukcji przeprowadzonej przez ubezpieczyciela. Jeżeli poprzez przedstawienie kosztorysu niezależnego rzeczoznawcy zostanie

wykazane zaniżenie sumy świadczenia odszkodowawczego, a zakład ubezpieczeń uzna roszczenie poszkodowanego w wysokości większej niż pierwotnie ustalonej, koszty tej opinii pozostają w normalnym, adekwatnym związku przyczynowym ze szkodą i stosownie do treści art. 361 § 2 kodeksu cywilnego<sup>1</sup> podlegają refundacji ze strony zakładu ubezpieczeń, co zostało potwierdzone m.in. w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 2 września 2019 r. (III CZP 99/18).

II. Mając na uwadze obecnie obowiązujące regulacje należy wskazać, że klientom ubezpieczycieli przysługuje prawo żądania udostępnienia akt szkody, zawierających dokumenty, na podstawie których ubezpieczyciel określa wysokość świadczenia.

Na podstawie art. 29 ust. 6-10 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej<sup>2</sup>, ubezpieczyciel ma obowiązek udostępnienia ubezpieczającemu, ubezpieczonemu, osobie występującej z roszczeniem lub uprawnionemu z umowy ubezpieczenia na wniosek pełne akta szkody.

Zgodnie z tymi normami, zakład ubezpieczeń udostępnia ubezpieczającemu, ubezpieczonemu, osobie występującej z roszczeniem lub uprawnionemu z umowy ubezpieczenia informacje i dokumenty gromadzone w celu ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń lub wysokości odszkodowania lub świadczenia. Osoby te mogą żądać pisemnego potwierdzenia przez zakład ubezpieczeń udostępnionych informacji, a także sporządzenia na swój koszt kserokopii dokumentów i potwierdzenia ich zgodności z oryginałem przez zakład ubezpieczeń. Powyższe informacje i dokumenty zakład ubezpieczeń udostępnia, na żądanie, w postaci elektronicznej.

Ponadto sposób:

- 1) udostępniania ww. informacji i dokumentów,
- 2) zapewniania możliwości pisemnego potwierdzenia udostępnianych informacji,
- 3) zapewniania możliwości sporządzania kserokopii dokumentów i potwierdzenia ich zgodności z oryginałem,

- nie może wiązać się z nadmiernymi utrudnieniami dla ww. osób.

Dodatkowo koszty sporządzenia kserokopii oraz udostępniania informacji i dokumentów w postaci elektronicznej, ponoszone przez ww. osoby, nie mogą odbiegać od przyjętych w obrocie zwykłych kosztów wykonywania tego rodzaju usług. Jednocześnie zakład ubezpieczeń przechowuje ww. informacje i dokumenty do czasu upływu terminu przedawnienia roszczeń z umowy ubezpieczenia.

III. W przypadku umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, zasady ustalania wysokości świadczeń opisane są w Rekomendacjach Komisji Nadzoru Finansowego dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych. Rekomendacje te, opisują między innymi zasady dotyczące zapewnienia uprawnionemu pełnej i zrozumiałej informacji o sposobie ustalenia wysokości świadczenia, jak i zasady ustalania rynkowej wartości pozostałości. Rekomendacje zobowiązują także ubezpieczycieli do udzielenia uprawnionemu pomocy w zagospodarowaniu pozostałości pojazdu.

Zgodnie z rekomendacjami dotyczącymi likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych zakład ubezpieczeń powinien ustalać rynkową wartość pozostałości pojazdu w wysokości równej wiążącej ofercie kupna pozostałości pojazdu (np. uzyskanej na platformie internetowej), natomiast w przypadku braku możliwości sprzedaży pozostałości za cenę zgodną z zaproponowaną przez zakład ubezpieczeń wyceną, zakład ubezpieczeń powinien odpowiednio skorygować ustaloną wysokość świadczenia.

Na podstawie rekomendacji nr 20.4., 20.5. i 20.6., zakład ubezpieczeń powinien ustalać rynkową wartość pozostałości pojazdu w wysokości równej wiążącej ofercie kupna pozostałości pojazdu (np. uzyskanej na platformie internetowej), chyba że ustalenie rynkowej wartości pozostałości pojazdu w inny sposób jest uzasadnione szczególnymi względami, np. niską wartością pojazdu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę lub kosztami umieszczenia oferty na platformie internetowej. Zakład ubezpieczeń nie powinien powiększać rynkowej wartości pozostałości pojazdu, w szczególności o marżę od sprzedaży pozostałości pojazdu. Jednocześnie w przypadku wystąpienia szkody całkowitej, zakład ubezpieczeń powinien udzielić uprawnionemu pomocy w zagospodarowaniu pozostałości pojazdu, np. na prośbę uprawnionego, przedstawić samodzielnie ofertę zakupu pozostałości za cenę zgodną z zaproponowaną przez zakład ubezpieczeń wyceną bądź wskazać podmiot, który jest gotów nabyć pozostałości za tę cenę. Ponadto w przypadku braku możliwości sprzedaży pozostałości za cenę zgodną z zaproponowaną przez zakład ubezpieczeń wyceną, zakład ubezpieczeń powinien odpowiednio skorygować ustaloną wysokość świadczenia.

Dodatkowo wspomniane rekomendacje Komisji Nadzoru Finansowego odnoszą się do zagadnień dotyczących przejrzystości procedur likwidacyjnych oraz wyceny szkód.

Na podstawie rekomendacji nr 13, zakład ubezpieczeń powinien gromadzić dokumentację postępowania likwidacyjnego, obejmującą w szczególności dokumentację szkodową oraz uzasadnienie wysokości i dokonania aktualizacji utworzonej rezerwy na niewypłacone odszkodowania i świadczenia dla danej szkody, z zachowaniem należytej staranności związanej z zawodowym charakterem prowadzonej przez niego działalności ubezpieczeniowej. W przypadku, gdy dokumentacja postępowania likwidacyjnego przechowywana jest w formie elektronicznej, sposób gromadzenia tej dokumentacji powinien zapewniać bezzwłoczny dostęp do wszelkich dokumentów zgromadzonych przez zakład ubezpieczeń w tym postępowaniu, na zasadach identycznych, jak w przypadku akt w formie papierowej. Dokumentacja szkodowa dotycząca każdego postępowania likwidacyjnego powinna zawierać dowody wysyłki i otrzymania przez zakład ubezpieczeń poszczególnych dokumentów sporządzonych zarówno w formie pisemnej, jak i elektronicznej. W przypadku przechowywania dokumentacji w formie elektronicznej, dokumenty papierowe powinny być zdigitalizowane. Dokumentacja szkodowa dotycząca każdego postępowania likwidacyjnego powinna zawierać, oprócz stanowiska o spełnieniu świadczenia, również potwierdzenie dokonania spełnienia świadczenia w danym dniu. Zakład ubezpieczeń na żądanie uprawnionego udostępnia potwierdzenie dokonania spełnienia świadczenia. Dokumentacja szkodowa dotycząca każdego postępowania likwidacyjnego powinna być numerowana zgodnie z kolejnością pojawienia się dokumentów w postępowaniu likwidacyjnym, niezależnie od tego, czy dokumentacja szkodowa prowadzona jest w formie papierowej, czy elektronicznej.

Na podstawie rekomendacji nr 14, zakład ubezpieczeń, ustalając wysokość świadczenia z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, powinien zapewnić uprawnionemu pełną i zrozumiałą informację o sposobie ustalenia wysokości świadczenia, w tym jego bezspornej części. Zakład ubezpieczeń powinien przekazać uprawnionemu, z własnej inicjatywy, kalkulację kosztów naprawy pojazdu, na podstawie której ustalił wysokość świadczenia, w tym jego bezsporną część. Kalkulacja kosztów naprawy pojazdu powinna zawierać pełne i czytelne informacje dotyczące w szczególności: marki pojazdu, modelu pojazdu, typu

pojazdu, numeru rejestracyjnego pojazdu, numeru nadwozia pojazdu, roku produkcji lub daty pierwszej rejestracji pojazdu, wskazań licznika przebiegu całkowitego uszkodzonego pojazdu, liczby oraz rodzaju operacji koniecznych do dokonania naprawy pojazdu (wymiana/naprawa części, lakierowanie elementów), części podlegających wymianie oraz naprawie, jakości części (O, Q, P), które uwzględniono przy kalkulacji, ich producenta i dostawcy, liczby oraz rodzaju roboczogodzin koniecznych do przeprowadzenia naprawy pojazdu, cen części i stawek roboczogodzin.

W przypadku skierowania przez zakład ubezpieczeń propozycji rozliczenia szkody jako całkowitej, zakład ubezpieczeń powinien przekazać uprawnionemu: pełne wyceny wartości pojazdu sprzed zdarzenia oraz po zajściu zdarzenia wyrządzającego szkodę (wycena pozostałości pojazdu), będące podstawą ustalenia wysokości świadczenia, zawierające m.in. informację o rodzaju i wysokości wszelkich korekt wartości pojazdu, a także - szczegółową informację, zawierającą ww. dane o kalkulacji przewidywanych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, które stały się podstawą do uznania przez zakład ubezpieczeń zasadności likwidacji szkody jako całkowitej. W przypadku wyrażenia przez uprawnionego zgody na wypłatę pełnej wartości pojazdu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, zakład ubezpieczeń nie jest zobowiązany do przekazania uprawnionemu wyceny pozostałości pojazdu.

W przypadku, gdy zgodnie z zasadami wyceny wartości pojazdu przyjętymi przez zakład ubezpieczeń zastosowanie danej korekty wartości pojazdu oraz jej wysokość zależą od uznania likwidatora, należy uzasadnić uprawnionemu celowość zastosowania takiej korekty oraz jej zastosowanie w danej wysokości.

IV. Mając powyższe na uwadze, z przekazanej przez Polską Izbę Ubezpieczeń informacji wynika, że zakłady ubezpieczeń zapewniają poszkodowanym pomoc w zagospodarowaniu pozostałości oraz wskazują dane podmiotu zainteresowanego zakupem uszkodzonego pojazdu w każdym przypadku, w którym podstawą rozliczenia szkody całkowitej jest aukcja.

V. Niezależnie od powyższego należy jednocześnie mieć na uwadze, że poszkodowany z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie posiada statusu konsumenta. Zgodnie bowiem z art. 22<sup>1</sup> kodeksu cywilnego<sup>1</sup>, za konsumenta uważa się osobę fizyczną dokonującą z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową. Należy podkreślić, że poszkodowany, nie dokonuje z ubezpieczycielem OC sprawcy żadnej czynności prawnej, w szczególności nie zawiera z nim umowy, lecz jedynie dochodzi roszczenia o naprawienie szkody wyrządzonej przez ubezpieczonego. Pojęcie konsumenta zasadniczo dotyczy więc relacji kontraktowych lub przedkontraktowych z przedsiębiorcą, a nie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Charakter prawny instytucji prawnej konsumenta nie przystaje do sytuacji prawnej poszkodowanego.

Dodatkowo należy wskazać, że w kontekście ubezpieczeniowym status poszkodowanego i możliwość uznania go za konsumenta Sąd Najwyższy ocenił negatywnie. W uchwale Sądu Najwyższego - Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych z 9 września 2015 r., sygn. akt III SZP 2/15, Sąd Najwyższy stwierdził, że: „Poszkodowany będący osobą fizyczną nieprowadzącą działalności gospodarczej dochodzący roszczenia od ubezpieczyciela w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie jest konsumentem w rozumieniu art. 24 w związku z art. 4 pkt 12 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów<sup>3</sup> w

związku z art. 22<sup>1</sup> k.c.<sup>1</sup>". Sąd Najwyższy przyjął zatem, że poszkodowanemu, w tym wypadku nie przysługuje ochrona prawna przewidziana w art. 24 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów<sup>3</sup> (zakaz stosowania praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów), a co za tym idzie wykluczona jest możliwość bezpośredniego wykorzystania instrumentarium będącego w dyspozycji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w razie naruszenia zbiorowych interesów tych osób.

## **Podstawa Prawna**

1. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2025 r. poz. 1071, z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1526)
3. Ustawa z dnia 17 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2024 poz. 1616, z późn. zm.)

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

**Jurand Drop**

podsekretarz stanu

w Ministerstwie Finansów