

INSTYTUT WYMIARU SPRAWIEDLIWOŚCI

dr hab. Marcin Krajewski

***Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków
komunikacyjnych***

Warszawa 2017

Spis treści

I. Wprowadzenie.....	1
II. Przeprowadzone badania.....	3
1. Przedmiot badań.....	3
2. Podstawowe wyniki.....	5
2.1. <i>Podmiot dochodzący odszkodowania</i>	5
2.2. <i>Pozwany w sprawie</i>	6
2.3. <i>Wartość roszczenia</i>	6
2.4. <i>Koszty postępowania. Biegli i świadkowie</i>	7
2.5. <i>Dane dotyczące uszkodzonych pojazdów</i>	10
2.6. <i>Czas trwania postępowania w I instancji</i>	11
2.7. <i>Wynik postępowania w I instancji</i>	12
2.8. <i>Postępowanie apelacyjne</i>	13
III. Analiza zagadnień związanych z poszczególnymi rodzajami szkód.....	14
1. Podstawa prawna roszczenia.....	14
2. Sposoby naprawienia szkody w Kodeksie cywilnym.....	16
3. Rodzaje szkód.....	18
4. Szkoda „całkowita” w pojeździe.....	19
5. Rzeczywiście poniesione koszty naprawy pojazdu.....	22
5.1. <i>Podstawy prawne żądania zwrotu wydatków</i>	22
5.2. <i>Podstawowe dane odnoszące się do spraw analizowanej kategorii</i>	25
5.3. <i>Ograniczenia żądania zwrotu wydatków</i>	26
5.4. <i>Miejsce naprawy pojazdu – poziom cen</i>	28
5.5. <i>Wiek części zamiennych</i>	31
5.6. <i>Rodzaj części zamiennych</i>	34
6. Odszkodowanie oszacowane „metodą kosztorysową”.....	38
6.1. <i>Podstawy prawne stosowania metody kosztorysowej</i>	38
6.2. <i>Podstawowe dane odnoszące się do poszczególnych spraw</i>	45
6.3. <i>Wyłączenia stosowania metody kosztorysowej</i>	46
6.4. <i>Podatek VAT jako element szkody</i>	53
6.5. <i>Miejsce naprawy pojazdu – poziom cen</i>	54
6.6. <i>Wiek części zamiennych</i>	56
6.7. <i>Rodzaj części zamiennych</i>	58

7. Utrata wartości handlowej pojazdu.....	60
8. Najem pojazdu zastępczego	63
8.1. <i>Ewolucja orzecznictwa i doktryny</i>	63
8.2. <i>Podstawa prawna żądania zwrotu wydatków – ocena stanowiska Sądu Najwyższego</i>	68
8.3. <i>Podstawowe dane odnoszące się do poszczególnych spraw</i>	71
8.4. <i>Potrzeba najmu pojazdu zastępczego</i>	72
8.5. <i>Zagadnienia związane z cesją wierzytelności</i>	73
8.6. <i>Czas trwania najmu</i>	75
8.7. <i>Stawka czynszu najmu</i>	77
9. Koszty holowania i parkowania pojazdu.....	79
10. Koszty prywatnych opinii rzeczoznawców.....	80
11. Koszty przedsądowej pomocy prawnej	83
12. Inne szkody	86
13. Odsetki za opóźnienie	87
IV. Wnioski.....	89
V. Literatura	94

I. Wprowadzenie

Problematyce szkody na mieniu, w tym szkody wynikającej z wypadków komunikacyjnych poświęcano w ostatnich latach proporcjonalnie mniej uwagi niż szkodzie na osobie, a zwłaszcza szkodzie mającej charakter niemajątkowy. Jest to zupełnie zrozumiałe, zważywszy na fakt znacznych zmian ustawodawczych w odniesieniu do zadośćuczynienia za krzywdę, jak również zmian w podejściu orzecznictwa, które doprowadziły do coraz szerszego stosowania tego instrumentu także w sytuacjach nieprzewidzianych wyraźnie przez ustawodawcę. W zakresie szkód wynikających z wypadków komunikacyjnych zmieniły się proporcje wypłacanych odszkodowań. Łączne kwoty z tytułu szkód osobowych przekraczają obecnie kwoty wypłacane z tytułu szkód na mieniu, podczas gdy stosunek ten jeszcze na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia był odwrotny. Opisanego zjawiska nie należy oceniać negatywnie. Również w krajach zachodniej Europy znaczenie szkód osobowych jest ekonomicznie większe.

Pomimo powyższego problematyka szkody na mieniu odgrywa nadal bardzo dużą rolę ekonomiczną i generuje znaczną liczbę sporów, których rezultat ma często duże znaczenie dla stron. Rozstrzyganie tych sporów poważnie angażuje sądownictwo. Fakt pozostawiania analizowanej problematyki w pewnym cieniu zagadnień związanych ze szkodami osobowymi tym bardziej powinien prowadzić do wniosku, że kwestie wiążące się ze szkodą na mieniu są warte analizy i być może także postawienia ich w nowym świetle, gdyż założenia akceptowane w praktyce wywodzą się często z orzecznictwa i praktyki mających swoje źródła jeszcze w poprzednim systemie społeczno-gospodarczym. Powyższa konkluzja znajduje potwierdzenie w wynikach przeprowadzonej analizy, które prowadzą do wniosku o daleko idącym rozejściu się praktyki i regulacji ustawowej.

Szkody wynikające z wypadków komunikacyjnych, mimo że stanowią tylko jeden z rodzajów szkód, wydają się w praktyce najbardziej typowe i zestandaryzowane, przez co dobrze nadają się na przedmiot badań. Jednocześnie są one również bardzo zróżnicowane i można wśród nich wyodrębnić wiele kategorii, które nierzadko odbiegają od siebie znacząco charakterem. Sprawia to, że wyciągnięte poniżej

wnioski mogą mieć duże znaczenie także dla szkód na mieniu wynikających z innych przyczyn niż wypadki komunikacyjne.

II. Przeprowadzone badania

1. Przedmiot badań

Analiza problematyki szkody na mieniu wynikającej z wypadków komunikacyjnych była elementem szerszego badania prowadzonego w Instytucie Wymiaru Sprawiedliwości, które poświęcono odpowiedzialności cywilnej za wypadki komunikacyjne w orzecznictwie sądów powszechnych. W celu doboru próby do badania w lipcu 2016 r. zwrócono się do 4 sądów okręgowych (w Łodzi, Przemyślu, Świdnicy oraz Sądu Okręgowego Warszawa-Praga w Warszawie) oraz 20 sądów rejonowych (w Bartoszycach, Bełchatowie, Bytomiu, Częstochowie, Grodzisku Mazowieckim, Grodzisku Wielkopolskim, Kartuzach, Kielcach, Lubartowie, Lublińcu, Myszkowie, Skierniewicach, Słupsku, Świebodzinie, Tarnowskich Górach, Węgrowie i Żaganiu, Sądu Rejonowego Poznań-Stare Miasto w Poznaniu, Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie oraz Sądu Rejonowego dla Warszawy-Pragi Północ w Warszawie) o nadesłanie proporcjonalnie zróżnicowanej liczby akt spraw o symbolu statystycznym 014 („odszkodowania z wypadków komunikacyjnych”), które jako ostatnie zostały prawomocnie zakończone w 2015 r., niezależnie od tego, czy orzeczenie uprawomocniło się w I czy w II instancji. Następnie, w celu uzupełnienia próby badanych akt postępowań, zwrócono się do sądów okręgowych w Elblągu, Gdańsku, Sieradzu oraz sądów rejonowych w Aleksandrowie Kujawskim, Białymstoku, Głubczycach, Golubiu-Dobrzyniu, Kłodzku, Kutnie, Łowiczu, Miliczu, Mogilnie, Obornikach, Płocku, Szubinie, Śremie, Wejherowie i Zduńskiej Woli, Sądu Rejonowego Poznań Nowe-Miasto i Wilda w Poznaniu oraz Sądu Rejonowego Poznań-Stare Miasto w Poznaniu o nadesłanie odpowiednio zróżnicowanej liczby akt spraw dotyczących zadośćuczynienia pieniężnego za szkodę niemajątkową doznaną w związku z wypadkiem komunikacyjnym, dochodzonego na podstawie art. 445, 446 § 4 i 448 k.c., niezależnie od nadanego im numeru statystycznego, w których to sprawach zapadło rozstrzygnięcie merytoryczne i które jako ostatnie zostały prawomocnie zakończone w 2015 r., niezależnie od tego, czy orzeczenie uprawomocniło się w I czy w II instancji.

Ostatecznie spośród nadesłanych akt przedmiotem badania były 244 akta spraw sądowych, w których powód dochodził roszczeń z tytułu szkody na mieniu poniesionej w wyniku wypadku komunikacyjnego, przy czym w 225 sprawach dochodzono wyłącznie takich roszczeń, w 19 sprawach dochodzono również roszczeń z tytułu zadośćuczynienia za krzywdę, w 10 sprawach dochodzono także roszczeń z tytułu szkody majątkowej na osobie, a w 4 sprawach roszczeń o stosowne odszkodowanie na rzecz najbliższych członków rodziny zmarłego (art. 446 § 3 k.c.). Pod względem rozkładu pomiędzy poszczególne sądy przedmiotem badania były:

- 3 akta postępowań prowadzonych w pierwszej instancji przez Sąd Okręgowy w Gdańsku,
- 2 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Okręgowy w Łodzi,
- 2 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Okręgowy w Świdnicy,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Okręgowy Warszawa-Praga w Warszawie,
- 34 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Słupsku,
- 32 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Kielcach,
- 24 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy Poznań-Stare Miasto w Poznaniu,
- 20 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie,
- 19 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Kartuzach,
- 19 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Tarnowskich Górach,
- 14 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Bytomiu,
- 15 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Częstochowie,
- 11 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Bełchatowie,
- 9 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Grodzisku Wielkopolskim,
- 9 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Świebodzinie,
- 6 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Żaganiu,
- 5 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Bartoszycach,
- 5 akt postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Myszkowie,

- 3 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Lublińcu,
- 2 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Lubartowie,
- 2 akta postępowań prowadzonych przez Sąd Rejonowy w Łowiczu,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Białymstoku,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Golubiu-Dobrzyniu,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Przemyślu,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Kłodzku,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Kutnie,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Wejherowie,
- 1 akta postępowania prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Zduńskiej Woli.

2. Podstawowe wyniki

2.1. Podmiot dochodzący odszkodowania

Spośród wszystkich badanych spraw w 195 przypadkach powodem był podmiot bezpośrednio poszkodowany (w tym w 12 przypadkach chodziło o jednego lub dwóch współwłaścicieli uszkodzonego pojazdu), w 22 przypadkach roszczenia dochodził podmiot zawodowo dochodzący odszkodowań, co oznaczało najczęściej tzw. „kancelarię odszkodowawczą”, a w 10 przypadkach powodem był ubezpieczyciel. Spośród pozostałych wskazań bardzo często jako powoda wymieniano cesjonariusza wierzytelności odszkodowawczej, który jednak nie był identyfikowany jako podmiot zajmujący się profesjonalnie dochodzeniem odszkodowań.

Prowadzi to do wniosku, że odszkodowań za szkodę na mieniu najczęściej dochodzą bezpośrednio poszkodowani, a tzw. kancelarie odszkodowawcze, wbrew pojawiającym się niekiedy informacjom w mediach, mają stosunkowo ograniczony udział w bezpośrednim dochodzeniu roszczeń przed sądami.

Powód był reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika w zdecydowanej większości, bo aż w 227 spośród badanych spraw (ok. 93%). W większości przypadków (127 spraw, 52% spraw ogółem, ok 56% spraw, w których występował

pełnomocnik) pełnomocnik został ustanowiony już na etapie przedsądowym, co w przypadku odpowiedzialności ubezpieczyciela oznacza postępowanie likwidacyjne. Można z tego wyciągnąć wniosek, że praktyka korzystania z profesjonalnych pełnomocników na etapie postępowania likwidacyjnego jest stosunkowo częsta i odnosi się zapewne także do spraw, które w ogóle nie osiągnęły etapu postępowania sądowego. W pozostałych przypadkach pełnomocnik został ustanowiony z reguły na początku postępowania, a jedynie w 6 przypadkach w jego trakcie.

W sprawach, w których występowali profesjonalni pełnomocnicy, na podstawie badanych akt uznano, że w 45 przypadkach pełnomocnik był zatrudniony w tzw. kancelarii odszkodowawczej, a w 173 przypadkach działał poza taką kancelarią. Przy interpretacji tych danych należy wziąć pod uwagę, że często rozstrzygnięcie wyłącznie na podstawie akt, czy pełnomocnik był zatrudniany przez kancelarię odszkodowawczą, jest trudne.

2.2. Pozwany w sprawie

Pozwanym w sprawie w zdecydowanej większości przypadków (222 sprawy) był ubezpieczyciel, przy czym w 205 sprawach chodziło o ubezpieczyciela sprawcy w zakresie odpowiedzialności cywilnej, a w 17 przypadkach o innych ubezpieczycieli, co na ogół oznacza ubezpieczyciela w zakresie autocasco. Od osób ponoszących bezpośrednią odpowiedzialność za szkodę roszczeń dochodzono jedynie w 8 przypadkach.

2.3. Wartość roszczenia

Wszystkie dochodzone roszczenia miały charakter pieniężny. Wysokość kwot żądanych z tytułu szkody na mieniu była raczej umiarkowana. Średnia wartość roszczenia wynosiła 10 777,98 zł, a mediana 7 042,71 zł.

Najwyższa dochodzona kwota to 57 547,73 zł¹. W sprawie tej chodziło o odszkodowanie żądane od ubezpieczyciela autocasco. Uszkodzony pojazd miał 5 lat. Łączna kwota roszczeń zgłoszonych na etapie przedsądowym wynosiła aż 103 265,30 zł, przy czym ubezpieczyciel dobrowolnie zapłacił kwotę 48 157,12 zł, stosując tzw. „amortyzację” części zamiennych w wys. 55%. Koszty naprawy kalkulowane były „metodą kosztorysową”, tj. według hipotetycznych kosztów naprawy. Powództwo zostało oddalone w całości, gdyż z ogólnych warunków ubezpieczenia mających zastosowanie w sprawie wynikało, że w razie nieprzedłożenia faktur za naprawę odszkodowanie wylicza się według stawek średnich i stosuje amortyzację części zamiennych. Sąd nie uznał przy tym zasadności zarzutu powoda, że postanowienie to jest niedozwolonym postanowieniem umownym. Orzeczenie sądu pierwszej instancji zostało utrzymane w mocy w postępowaniu apelacyjnym².

Najniższa wartość roszczenia z tytułu szkody na mieniu wynosiła jedynie 184 zł³, a kwota ta była równa poniesionym kosztom holowania pojazdu, przy czym podstawowe znaczenie w tej sprawie miały roszczenia z tytułu szkód osobowych. Żądanie w odniesieniu do szkody na mieniu zostało uwzględnione w całości.

Niewielka wartość przedmiotu sporu w badanych sprawach sprawiła, że właściwy do ich rozpoznania w pierwszej instancji w zdecydowanej większości przypadków był sąd rejonowy. W 8 postępowaniach, które w pierwszej instancji prowadził sąd okręgowy, wraz z roszczeniem o naprawienie szkody na mieniu dochodzono innych roszczeń, co zadecydowało o właściwości rzeczowej sądu. W sprawach tych wartość roszczenia o naprawienie szkody na mieniu stanowiła zazwyczaj nieznaczną część łącznej wartości przedmiotu sporu.

2.4. Koszty postępowania. Biegli i świadkowie

Do kosztów postępowania w analizowanych sprawach należy przede wszystkim zaliczyć opłatę od pozwu ponoszoną przez powoda. Jedynie w 12 sprawach (ok. 5%

¹ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Myszkowie, sygn. akt I C 621/14.

² Apelację rozpoznawał Sąd Okręgowy w Częstochowie, sygn. akt VI Ca 828/15.

³ Sprawa toczyła się przed Sądem Rejonowym w Tarnowskich Górach, sygn. akt I C 2157/12.

spraw ogółem) powód korzystał ze zwolnienia od kosztów sądowych. Co charakterystyczne, zwolnienie takie odnosiło się jedynie do 2 spraw, w których dochodzą wyłącznie roszczenia z tytułu szkody na mieniu. W pozostałych 10 sprawach dochodzą także zadośćuczynienia, a często również roszczeń z tytułu szkód majątkowych na osobie i stosownego odszkodowania z tytułu znacznego pogorszenia sytuacji życiowej wskutek śmierci najbliższego członka rodziny (art. 446 § 3 k.c.). Dla porównania, jeżeli wziąć pod uwagę sprawy objęte tym samym badaniem Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości, w których dochodzą (wyłącznie lub razem z innymi roszczeniami) zadośćuczynienia za krzywdę, na 362 spraw powód korzystał ze zwolnienia od kosztów sądowych aż w 194 postępowaniach (ok. 53,5%). Świadczy to, że roszczenia z tytułu szkód na mieniu mają niższą wartość i powodowie są w stanie ponieść związane z tym opłaty sądowe. Nie należy również wykluczać, że powodowie dochodzący naprawienia szkody na mieniu są stosunkowo lepiej sytuowani, o czym może świadczyć fakt dysponowania własnym pojazdem, który doznaje uszkodzeń w wyniku wypadku. Z drugiej strony, powodowie w sprawach o zadośćuczynienie korzystający ze zwolnienia od kosztów sądowych są zapewne bardziej skłonni eskalować żądania, gdyż nie wiąże się to dla nich z żadnymi konsekwencjami przynajmniej na etapie wnoszenia pozwu, a wysokość zadośćuczynienia jest trudna do precyzyjnego określenia.

Do kosztów postępowania ponoszonych przez powoda należy również zaliczyć wynagrodzenie jego pełnomocnika⁴.

Na koszty postępowania zasadniczy wpływ miało również przeprowadzenie dowodów z opinii biegłych. W zdecydowanej większości badanych spraw (ok. 80%) zaangażowano co najmniej jednego biegłego, przy czym w 3 sprawach było to aż 5 biegłych. W dwóch z tych ostatnich przypadków przedmiotem opinii biegłego nie były jednak zagadnienia związane ze szkodą na mieniu, a z równoległe dochodzonymi roszczeniami z tytułu szkód na osobie. Przeciętne wynagrodzenie biegłych w jednej sprawie wyniosło ok. 1275 zł, a mediana ok. 1107 zł. Najniższe wynagrodzenie to 252 zł, a najwyższe 9340 zł. Dla spraw, w których dochodzą wyłącznie roszczeń z tytułu szkód na mieniu, przeciętne łączne wynagrodzenie biegłych w jednej sprawie wyniosło 1182,97 zł, mediana 1098,50, wynagrodzenie najniższe 252 zł.,

⁴ Zob. pkt 2.1. powyżej.

a najwyższe 5209,85 zł. Prowadzi to do wniosku, że konieczność przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego jest uznawana za regułę w badanych postępowaniach. Jak się wydaje, konieczności tej trudno jest uniknąć. Koszty zaangażowanych biegłych (przede wszystkim techników samochodowych) są jednak niższe niż w przypadku szkód na osobie, co jest zrozumiałe, zważywszy na wyższy stopień specjalizacji wymagany od biegłych sporządzających opinie medyczne. Odrębnym zagadnieniem jest wyższa wysokość kosztów biegłych sądowych niż wynagrodzenia rzeczoznawców zaangażowanych przez strony na etapie przedsądowym, którego zwrotu jako elementu szkody domagali się powodowie. Odpowiednie dane zostaną przedstawione poniżej⁵.

Na koszty postępowania wpływ może mieć także liczba przesłuchanych świadków. Charakterystyczne jest, że ten środek dowodowy był wykorzystywany rzadziej niż dowód z opinii biegłego, gdyż jedynie w ok. 40% spraw. Najczęściej ograniczano się do przesłuchania 1 świadka. Najwyższa liczba przesłuchanych 6 świadków wystąpiła w 2 postępowaniach, jednak dotyczyło to spraw, w których obok szkody na mieniu dochodzono także roszczeń z innych tytułów. W odniesieniu do spraw, w których dochodzono wyłącznie naprawienia szkody na mieniu, największa liczba przesłuchanych świadków to 5⁶. W postępowaniu tym 3 świadków przesłuchano na wniosek powoda, a 2 na wniosek pozwanego. Sporna była podstawa odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela. Ostatecznie sprawa zakończyła się zawarciem ugody już po przesłuchaniu świadków.

Na podstawie badanych spraw można wyciągnąć ogólny wniosek, że więcej świadków jest przesłuchiowanych w sprawach, w których wątpliwości budzą okoliczności faktyczne związane z ustaleniem zasady odpowiedzialności niż w sprawach, gdzie występują problemy związane z ustaleniem wysokości szkody na mieniu. W postępowaniach, w których pozwany zakwestionował fakty, przesłuchano średnio 1,35 świadka w sprawie, a w sprawach, w których fakty nie zostały zakwestionowane 0,5 świadka w sprawie. Wynik ten nie może być uznany za zaskakujący.

⁵ Zob. pkt 10 w części III.

⁶ Sprawa rozpatrywana przez Sąd Rejonowy dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie, sygn. akt I C 1402/14.

Podobnie często jak w przypadku zeznań świadków korzystano z dowodu w postaci przesłuchania strony (w obu przypadkach ok. 40% spraw).

2.5. Dane dotyczące uszkodzonych pojazdów

Jak wynika z przeprowadzonych badań, w większości przypadków szkoda na mieniu polegała na uszkodzeniu pojazdu. Średni wiek uszkodzonego pojazdu wynosił 7,54 roku (mediana 7). Najnowsze pojazdy miały 1 rok, a najstarsze występowały w dwóch sprawach i liczyły sobie po 21 lat.

W jednej ze spraw dotyczących pojazdu 21-letniego⁷ chodziło o uszkodzenie stosunkowo rzadkiego samochodu, którego łączne koszty naprawy oszacowano na kwotę 27 949,57 zł. Na etapie przedsądowym ubezpieczyciel wypłacił 2254,97 zł i ostatecznie w postępowaniu sądowym dochodzono 25 694,60 zł, przy czym kwotę tę wyliczono metodą kosztorysową jako hipotetyczny koszt naprawy pojazdu. W sprawie sporna była sama zasada odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela. Ostatecznie powództwo zostało uwzględnione do kwoty 20 910,37 zł. W wyroku sąd nie odniósł się do cen, jakie należy stosować przy naprawie tak starych pojazdów, jednak uwzględnił opinię biegłego, który przyjął, że dla samochodu 21-letniego zasadne jest dokonanie naprawy poza siecią autoryzowanych stacji obsługi za stawkę 90 zł za roboczogodzinę. Określając rodzaj części zamiennych będących podstawą kalkulacji kosztów naprawy, sąd dopuścił stosowanie oryginalnych części z logo producenta pojazdu, nie dokonując żadnych potrąceń z tego tytułu. W wydanej w sprawie opinii biegły ustalił, że na rynku brak jest części Q, które można byłoby zastosować, gdyby były dostępne, natomiast zamienniki nie prowadzą do pełnego przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody.

W drugiej ze spraw⁸, także odnoszącej się do szkody w 21-letnim pojeździe, żądano ostatecznie kwoty 2238,51 zł, na którą składało się 1881,81 zł tytułem kosztów naprawy pojazdu wyliczonych metodą kosztorysową oraz 356,70 zł tytułem zwrotu kosztów holowania pojazdu. Powództwo zostało uwzględnione w całości. Formułując żądanie, powód uwzględnił bardzo niską stawkę robocizny przy naprawie pojazdu

⁷ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Myszkowie, sygn. akt I C 649/14.

⁸ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Kielcach, sygn. akt I C 1205/13.

(60 zł za roboczogodzinę) oraz zaproponowane przez ubezpieczyciela 60% „urealnienie” cen części zamiennych. Spór dotyczył zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela, którą ostatecznie przesądono na korzyść powoda.

Spośród uszkodzonych pojazdów 31 doznało już wcześniej uszkodzeń w wypadkach komunikacyjnych, a dla 14 było to pierwsze uszkodzenie. W zdecydowanej większości przypadków (145) z akt postępowania sądowego nie wynika, czy pojazd był wcześniej uszkodzony, co świadczy, że okoliczność ta na ogół nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

2.6. Czas trwania postępowania w I instancji

Średni czas trwania postępowania przed sądem pierwszej instancji od dnia wniesienia pozwu do wydania orzeczenia wynosił 433,67 dnia, a mediana 395. Najkrótsze postępowanie trwało tylko 7 dni, a najdłuższe aż 1981 dni⁹. Wartości te są nieco niższe dla spraw, w których dochodzono wyłącznie roszczeń z tytułu szkody na mieniu. Średni czas trwania postępowania wynosił tu 413,34 dnia, mediana 384 dni, najkrótsze postępowanie trwało 7 dni, a najdłuższe 1276 dni¹⁰. Niezależnie, czy brać pod uwagę wszystkie badane sprawy, czy też jedynie te, w których dochodzono wyłącznie odszkodowania z tytułu szkody na mieniu, przeciętne czasy trwania postępowań należy uznać za wysokie.

Nie może być zaskoczeniem, że poważny wpływ na czas trwania postępowania miała konieczność przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego. W sprawach, w których przeprowadzono taki dowód, średni czas trwania postępowania wynosił 465,21 dni, a mediana 421,50, przy czym czas minimalny to 90 dni, a maksymalny 1981 dni.

⁹ Sprawa tocząca się przed Sądem Okręgowym Warszawa-Praga, sygn. akt II C 767/09. Dochodzono w niej przede wszystkim roszczeń związanych ze szkodą na osobie. Tyle czasu zajęło wydanie rozstrzygnięcia w pierwszej instancji. W sprawie nie wniesiono apelacji.

¹⁰ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym dla Warszawy-Mokotowa, sygn. akt II C 2360/12. Ubezpieczyciel pojazdu w zakresie autocasco dochodził w niej roszczenia regresowego od właścicielki psa, który wskutek niewłaściwego nadzoru wtargnął na jezdnię i spowodował szkody w pojeździe. Również w tej sprawie podana liczba dni jest to wyłącznie czas postępowania w pierwszej instancji, a apelacji nie wniesiono.

2.7. Wynik postępowania w I instancji

Spośród badanych spraw rozstrzygnięciem merytorycznym w I instancji zakończyło się aż 208. Oprócz tego, w 23 sprawach zawarto ugodę, w 7 umorzono postępowanie ze względu na cofnięcie powództwa, a w 1 z innych przyczyn (długotrwałe zawieszenie postępowania z powodu niewskazania adresu pozwanego). Jedynie 8 postępowań zakończyło się nakazem zapłaty lub wyrokiem zaocznym, co wydaje się zaskakująco niską liczbą.

Powództwo uwzględniono w całości w 72 sprawach (ok. 34,6% rozstrzygnięć merytorycznych), a w części w 119 sprawach (ok. 57,2%). Do spraw, w których powództwo uwzględniono jedynie w części, zaliczają się 23 postępowania, gdzie żądanie oddalono wyłącznie w zakresie roszczeń niezwiązanych ze szkodą na mieniu lub odsetek. Oddaleniem powództwa w całości zakończyło się jedynie 17 postępowań (ok. 8,2%), co należy uznać za stosunkowo niską liczbę.

Wśród spraw, w których pozwanym był ubezpieczyciel, powództwo uwzględniono w całości w 62 (ok. 32,5% rozstrzygnięć merytorycznych), a w części w 115 sprawach (ok. 60,2%). Oddaleniem powództwa w całości zakończyło się 14 postępowań, a więc jeszcze mniejszy odsetek niż w przypadku pełnej próby (ok. 7,3%).

W sprawach, w których powództwo zaspokojono jedynie w części, uwzględniono średnio 74,65% wartości roszczeń (mediana 88,5%), a więc zdecydowanie większą ich część.

Stosunkowo często (aż w 194 sprawach – ok. 80%) sąd pierwszej instancji musiał sporządzać uzasadnienia wydanych orzeczeń. Liczba ta jest wysoka, zwłaszcza jeżeli porównać ją z liczbą wniesionych apelacji, o czym mowa poniżej. Znaczna liczba sporządzonych uzasadnień pozwoliła na dokonanie lepszej oceny zagadnień merytorycznych omówionych w części III niniejszego opracowania.

Jeżeli chodzi o sprawy, których przedmiotem była wyłącznie szkoda na mieniu, rozstrzygnięcie merytoryczne wydano w 193 z nich, z czego powództwo uwzględniono w całości w 71 sprawach (ok. 36,8% rozstrzygnięć merytorycznych),

a w części w 106 sprawach (ok. 54,9%). Oddaleniem powództwa w całości zakończyło się 16 postępowań (ok. 8,2%). Różnice danych w porównaniu do pełnej próby spraw są nieznaczne. Podobnie nieznaczne różnice występują w odniesieniu do liczby sporządzanych uzasadnień (181 spraw – ok. 80,4%).

2.8. Postępowanie apelacyjne

Spośród badanych spraw apelację skutecznie wniesiono jedynie w 34 (ok.14%), jeżeli zaś wziąć pod uwagę wyłącznie sprawy, w których przedmiotem roszczenia była szkoda na mieniu, było to 30 spraw (ok. 13,3%). W dwóch sprawach apelacja została odrzucona. Orzeczenie merytoryczne sądu drugiej instancji zapadło we wszystkich sprawach, w których skutecznie wniesiono apelację, przy czym w 19 sprawach apelacja została oddalona, a w 15 sprawach wyrok sądu pierwszej instancji zmieniono (w odniesieniu do spraw, w których dochodzone wyłącznie roszczeń z tytułu szkód na mieniu, liczby te wynoszą odpowiednio 19 i 11). Charakterystyczne jest, że w żadnej z badanych spraw nie zapadło rozstrzygnięcie uchylające wyrok sądu pierwszej instancji i przekazujące sprawę do ponownego rozpoznania. Należy to ocenić pozytywnie, gdyż orzeczenia takie prowadzą zazwyczaj do znacznego przedłużenia łącznego czasu postępowania.

W sprawach, w których wniesiono apelację, średni czas od chwili wydania orzeczenia sądu pierwszej instancji do chwili wydania orzeczenia sądu odwoławczego wynosił 196,50 dnia (mediana 176,00 dni). Najkrótszy czas oczekiwania na wydanie wyroku wyniósł 92 dni, a najdłuższy 387 dni. Nie jest zaskoczeniem, że wniesienie apelacji prowadzi do znacznego przedłużenia łącznego czasu trwania postępowania (średni czas trwania postępowania w obu instancjach w sprawach, w których wniesiono apelację, wynosi 691 dni, mediana 629,50 dnia, czas najkrótszy to 307 dni, a najdłuższy 1207 dni).

III. Analiza zagadnień związanych z poszczególnymi rodzajami szkód

1. Podstawa prawna roszczenia

Zasadnicze znaczenie dla analizy zagadnień merytorycznych związanych z poszczególnymi rodzajami szkody na mieniu ma określenie podstawy prawnej roszczenia. Spośród badanych spraw aż w 207 przypadkach podstawą tą były przepisy prawa regulujące zasady odpowiedzialności odszkodowawczej, zawarte przede wszystkim w Kodeksie cywilnym. W 12 przypadkach chodziło natomiast o odpowiedzialność określoną umownie, przede wszystkim w warunkach ubezpieczenia autocasco. W ubezpieczeniach takich strony (a w praktyce ubezpieczyciele) mogą określać zakres i sposób naprawienia szkody odmiennie od zasad ogólnych i w rzeczywistości z tej możliwości często korzystają. Z reguły odszkodowanie ubezpieczeniowe jest wówczas ograniczone w stosunku do odszkodowania, które byłoby należne na podstawie ogólnych przepisów prawa zobowiązań i nie pokrywa pełnej szkody. Typowe ograniczenia wynikają z zastrzeżenia górnej granicy odpowiedzialności w postaci sumy gwarancyjnej, wprowadzenia franszyzy integralnej (postanowienia, zgodnie z którym ubezpieczyciel nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania za szkodę, która nie przekracza określonej kwoty), franszyzy redukcyjnej (zastrzeżenia, że odszkodowanie zawsze ulega obniżeniu o określoną kwotę) lub udziału własnego (postanowienia, zgodnie z którym odszkodowanie ulega obniżeniu o określony procent wartości szkody). W praktyce w przypadku ubezpieczenia autocasco postanowienia ogólnych warunków ubezpieczeń na ogół szczegółowo regulują sposób ustalania wysokości odszkodowania, które zawsze ma charakter pieniężny. W razie uszkodzenia pojazdu regułą są postanowienia określające, do jakiej wysokości szkody odszkodowanie wypłacane jest według kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu (z reguły kwota ta waha się między 60% a 80% wartości pojazdu przed wypadkiem), a kiedy należy wypłacić odszkodowanie w wysokości wartości pojazdu przed wypadkiem z potrąceniem wartości wraku. Przy szacowaniu kosztów naprawy na ogół określone są też zasady wyceny robocizny oraz części podlegających wymianie. Przed

zawarciem umowy ubezpieczający często ma do wyboru kilka wariantów ubezpieczenia autocasco różniących się sposobem wyceny szkody, a w konsekwencji również wysokością składki. Co do zasady w ubezpieczeniu autocasco odszkodowanie jest ograniczone do szkody w pojeździe, choć od jakiegoś czasu na rynku oferowane są także ubezpieczenia, w których ubezpieczonemu gwarantuje się zwrot różnych kosztów jedynie związanych z taką szkodą, jak np. zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Strony umów ubezpieczenia autocasco (a w praktyce ubezpieczyciele) są ograniczone w swojej swobodzie określenia sposobu i wysokości naprawienia szkody wyłącznie ogólnymi ograniczeniami zasady swobody umów oraz – w przypadku odpowiedniej kwalifikacji podmiotowej stron – przepisami o niedozwolonych postanowieniach umownych (art. 385¹ – art. 385³ k.c.). Swobodę stron w tym zakresie pośrednio potwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z 9.10.2003 r.¹¹, zgodnie z którym „postanowienia określające sposób ustalenia wartości pojazdu na podstawie notowań rynkowych (przy uwzględnieniu stanu technicznego, przebiegu i wyposażenia) – zamieszczone w ogólnych warunkach ubezpieczenia pojazdów lądowych od uszkodzeń i kradzieży – nie mogą być uznane za niedozwolone postanowienia umowne (art. 385¹ k.c.), jeżeli w ten sposób ustala się wartość pojazdu zarówno przy zawieraniu umowy ubezpieczenia (dla określenia sumy ubezpieczeniowej), jak i przy ustaleniu wysokości odszkodowania”.

W związku z możliwością odmiennego ukształtowania zasad naprawienia szkody rozstrzygnięcia sądowe w sprawach, w których podstawą roszczenia była umowa ubezpieczenia autocasco, mogą jedynie w ograniczonym zakresie mieć znaczenie dla dalszych uwag, które odnoszą się przede wszystkim do ogólnych zasad prawa odszkodowawczego. Podstawą wyciąganych poniżej wniosków będą w związku z tym na ogół te sprawy, w których dochodzone roszczenie opierało się na zasadach ogólnych przewidzianych we właściwych przepisach.

¹¹ V CK 277/02, OSNC 2004, nr 11, poz. 184.

2. Sposoby naprawienia szkody w Kodeksie cywilnym

Ogólne reguły odnoszące się do sposobów naprawienia szkody wyznacza art. 363 § 1 k.c., zgodnie z którym co do zasady powinno to nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź też przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Możliwość naprawienia szkody w postaci przywrócenia stanu poprzedniego została przez ustawodawcę ograniczona, gdyż poszkodowany nie może jej żądać, gdy przywrócenie stanu poprzedniego jest niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty. W literaturze przyjmuje się, że w warunkach gospodarki rynkowej pieniężna postać odszkodowania zwykle wystarczająco zaspokaja interesy poszkodowanego, umożliwiając mu np. nabycie zastępczych dóbr i usług, ale także podjęcie decyzji co do odmiennego wykorzystania uzyskanych środków. Interes poszkodowanego w żądaniu przywrócenia stanu poprzedniego pojawia się natomiast przede wszystkim w tych sytuacjach, gdy „pieniądz jedynie w ograniczonym zakresie pełni funkcje powszechnego środka wymiany”¹².

Przywrócenie stanu poprzedniego w znaczeniu dosłownym nie jest możliwe, gdyż nikt nie jest w stanie cofnąć się w czasie, a doznany uszczerbek pozostaje nieodwracalny. W przypadku rozbitego reflektora samochodowego istnieje możliwość jego wymiany (a niekiedy także sklejenia), ale wymieniony reflektor nie będzie już tym samym reflektorem, a reflektor sklejonny różni się od reflektora, którego nie poddawano takim zabiegom. W związku z tym przywrócenie stanu poprzedniego należy rozumieć mniej dosłownie, jako stworzenie takiej sytuacji faktycznej, która z gospodarczego punktu widzenia byłaby najbardziej zbliżona do stanu istniejącego w razie braku zdarzenia szkodzącego¹³. Zagadnienie to ma nie tylko charakter teoretyczny, gdyż w praktyce nierzadko pojawiają się spory, jaki stan faktyczny, do którego osiągnięcia ma zostać zobowiązany podmiot odpowiedzialny za szkodę, należy uznać za przywracający stan poprzedni.

¹² Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania — część ogólna*, Warszawa 2016, s. 103.

¹³ Por. M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2014, s. 495 i tam cytowane orzecznictwo oraz literatura. Podobnie M. Piwowar, *O sposobach naprawienia szkody*, Państwo i Prawo 2013, nr 4, s. 86-87.

Wśród badanych spraw wszystkie roszczenia powodów z tytułu szkody na mieniu były roszczeniami o zapłatę. Przywrócenia stanu poprzedniego *in natura*, co mogłoby oznaczać np. żądanie dokonania naprawy uszkodzonego pojazdu, powód nie dochodził w żadnej sprawie. Stan ten można tłumaczyć na różne sposoby. W pierwszej kolejności należy wziąć pod uwagę, że jak wynika z podanych powyżej danych¹⁴, w zdecydowanej większości przypadków pozwanym był ubezpieczyciel w zakresie odpowiedzialności cywilnej. W stosunkach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zgodnie z dominującym poglądem, roszczenie poszkodowanego ogranicza się wyłącznie do żądania naprawienia szkody w pieniądzu¹⁵. Wprawdzie w literaturze były reprezentowane poglądy, zgodnie z którymi użycie w art. 805 § 2 k.c. zwrotu „w szczególności” sugeruje, iż zamiarem ustawodawcy nie jest ograniczenie możliwych form spełnienia świadczenia¹⁶, jednak decydujące znaczenie ma treść art. 822 § 1 k.c. Przepis ten zaś mówi wyraźnie o obowiązku „zapłacenia” odszkodowania przez ubezpieczyciela¹⁷ i należy przyjąć, że w ten sposób ustawodawca zawęził zakres możliwych sposobów naprawienia szkody¹⁸. Co więcej, także w przepisach ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹⁹ mowa jest konsekwentnie o „wypłacaniu” odszkodowania (art. 11 ust. 3, art. 13 ust. 1–3, art. 14 ust. 1–4, art. 17, art. 22a ust. 1, art. 36 ust. 1, art. 43, 52, art. 58). Niezależnie jednak od tej przyczyny, należy również zauważyć, że naprawienia szkody w postaci przywrócenia stanu poprzedniego nie dochodzono także w tych (co prawda nielicznych) przypadkach, gdy pozwanym nie był ubezpieczyciel. Taki wynik badania, a także obserwacja praktyki poza realizowanym badaniem, prowadzą do wniosku, że restytucja naturalna jako postać naprawienia szkody odgrywa w praktyce marginalną rolę. Nawiązując do przedstawionych powyżej funkcji tej formy

¹⁴ Zob. pkt 2.2. w części II.

¹⁵ Zob. szerzej M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011, s. 286-288. Por. też A. Raczyński, *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010, s. 185 i tam cytowana liczna literatura.

¹⁶ M. Balas-Noszczyk, K. Malinowska, *W sprawie dopuszczalności spełnienia świadczenia z umowy ubezpieczenia w formie restytucji naturalnej (przywrócenia stanu poprzedniego)*, Prawo Asekuracyjne 1998, nr 4, s. 17 i n.; K. Malinowska [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, red. Z. Brodecki, Kraków 2003, s. 161–162.

¹⁷ Tę okoliczność podkreśla również M. Orlicki, *Umowa ubezpieczenia*, Warszawa 2002, s. 190.

¹⁸ Tak również M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 494.

¹⁹ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r. poz. 2060 ze zm.).

odszkodowania, może to być spowodowane faktem, że w aktualnych warunkach społeczno-gospodarczych pieniądź prawidłowo odgrywa przypisaną mu rolę powszechnego środka wymiany i nie ma powodów, by odwoływać się do sposobów naprawienia szkody, które są bardziej kłopotliwe dla obu stron stosunku odszkodowawczego.

3. Rodzaje szkód

W badanych postępowaniach najczęściej dochodzą roszczeń z tytułu szkód, które można określić mianem szkód „w pojeździe”, gdyż materializowały się w uszkodzonym samochodzie w ten sposób, że polegały na obniżeniu jego wartości, chodziło w nich o hipotetyczne lub rzeczywiste koszty naprawy albo inne koszty związane z przywróceniem pojazdu do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Łącznie roszczenia z tytułu szkód w pojeździe wystąpiły w 191 sprawach. Przypadki te zostały podzielone w niniejszym opracowaniu na następujące kategorie:

- 1) Szkody polegające na obniżeniu wartości pojazdu, określane zazwyczaj w praktyce obrotu mianem „szkód całkowitych”, których wysokość jest równa różnicy między wartością pojazdu sprzed wypadku a wartością wraku. Roszczenia z nimi związane wystąpiły w 27 sprawach;
- 2) Szkody polegające na rzeczywistym poniesieniu lub powstaniu zobowiązania do zapłaty kosztów dokonanej naprawy pojazdu. Roszczenia z nimi związane wystąpiły w 31 sprawach;
- 3) Szkody równe hipotetycznym, w rzeczywistości nieponiesionym kosztom naprawy pojazdu. W praktyce obrotu są one zazwyczaj określane jako szkody szacowane „metodą kosztorysową”. Roszczenia z nimi związane wystąpiły w 131 sprawach;
- 4) Szkody polegające na utracie wartości „handlowej” pojazdu po dokonanej naprawie. Roszczenia z nimi związane wystąpiły tylko w 1 sprawie.

5) Inne szkody w pojeździe. Roszczenia dotyczące takich szkód wystąpiły w 1 sprawie (chodziło o oklejenie pojazdu po naprawie oznaczeniami szkoły nauki jazdy).

Oprócz naprawienia różnego rodzaju szkód w pojeździe w analizowanych sprawach żądano:

- a) zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego – w 44 sprawach,
- b) zwrotu kosztów holowania pojazdu – w 12 sprawach,
- c) zwrotu kosztów parkingu dla uszkodzonego pojazdu – w 3 sprawach,
- d) zwrotu kosztów prywatnych opinii rzeczoznawców poniesionych na etapie przedsądowym – w 43 sprawach,
- e) zwrotu kosztów przedsądowej pomocy prawnej – w 4 sprawach,
- f) naprawienia innych szkód – w 18 sprawach.

Przedstawiony powyżej podział szkód na mieniu będzie podstawą dalszych uwag.

4. Szkada „całkowita” w pojeździe

Jak wspomniano wyżej, szkoda określana mianem „całkowitej” polega na obniżeniu wartości pojazdu i jest ona równa różnicy między wartością pojazdu sprzed wypadku a wartością wraku. Nazwa ta, choć powszechnie stosowana w obrocie, a niekiedy także w literaturze²⁰ może być myląca, gdyż wypłacane odszkodowanie nie obejmuje pełnej wartości pojazdu sprzed wypadku – w tym sensie szkoda nie jest całkowita.

Wyliczenie szkody jako różnicy między wartością pojazdu przed wypadkiem a wartością pojazdu uszkodzonego budzi zdecydowanie najmniej wątpliwości teoretycznych. Zastosowanie znajduje tu klasyczna metoda różnicy polegająca na porównaniu rzeczywistego stanu majątku poszkodowanego po zdarzeniu wyrządzającym szkodę z hipotetycznym stanem, który byłby istniał, gdyby nie

²⁰ Zob. np. B. Janiszewska, *Uwagi o ustaleniu „szkody całkowitej” w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych*, *Studia Iuridica* 2007, t. 47, s. 65.

nastąpiło takie zdarzenie. W analizowanych sprawach szkoda najczęściej ograniczała się wyłącznie do pojazdu, ale z formalnego punktu widzenia badaniu mógł podlegać cały majątek poszkodowanego. Nie ulega wątpliwości, że odszkodowanie wyliczone na tej podstawie może zostać uznane za odpowiednią sumę pieniężną w rozumieniu art. 363 § 1 zd.1 k.c.

Pomimo swojej prostoty opisana metoda ustalania wysokości odszkodowania jest stosunkowo rzadko wykorzystywana w praktyce – jak wyżej wskazano, roszczenia na tej podstawie sformułowano w 27 spośród badanych spraw. W postępowaniach, w których zapadło orzeczenie merytoryczne, roszczenie uwzględniono w całości w 9 przypadkach (ok. 40,9% rozstrzygnięć), a w części w 10 przypadkach (45,45%). Powództwo oddalono w 3 sprawach (ok. 13,6%), przy czym na ogół związane było to z niewykazaniem samej zasady odpowiedzialności pozwanego, a nie sposobem wyliczenia odszkodowania.

Za uzasadnienie wyliczenia szkody jako całkowitej przyjmuje się na ogół powstanie sytuacji, w których naprawa jest niemożliwa (dotyczyło to 7 spośród badanych spraw), lub też występują nadmierne trudności lub koszty naprawy (dotyczyło to 20 spraw). Za nadmierne przez samych powodów są przy tym z reguły uznawane przypadki, w których koszty naprawy przekraczałyby wartość pojazdów sprzed wypadku. Stanowisko to odpowiada pogładowi akceptowanemu w orzecznictwie Sądu Najwyższego, gdzie na ogół przyjmuje się, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 zd. 2 k.c.²¹ W literaturze dodaje się niekiedy, że w rzeczywistości można i należy stosować wiele kryteriów, jakie mogą decydować o nadmierności kosztów restytucji i w każdym wypadku konieczna jest indywidualna analiza interesów stron²².

Sprawy, w których powód dochodziłby odszkodowania wyliczonego metodą różnicy, pomimo tego, że naprawa pojazdu była możliwa i ekonomicznie uzasadniona,

²¹ Tak m.in. Sąd Najwyższy w postanowieniu 7 sędziów z 12.1.2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463; w wyroku z 11.6.2003 r., V CKN 308/01, LEX nr 157324; w wyroku z 20.2.2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15; w wyroku z 13.12.1988 r., I CR 280/88, LEX nr 78219; w wyroku z 20.2.1981 r., I CR 17/81, OSNCP 1981, nr 10, poz. 199.

²² Zob. B. Janiszewska, *Uwagi o ustaleniu „szkody całkowitej”...*, s. 75–76 i tam cytowana literatura.

praktycznie nie występują. Należy to najprawdopodobniej wyjaśnić tym, że odszkodowanie wyliczone w inny sposób (według kosztów naprawy) jest zazwyczaj korzystniejsze dla poszkodowanego. Charakterystyczny był stan faktyczny jednej ze spraw²³, w której w toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel wyliczył szkodę metodą kosztorysową, stosując zaniżone stawki za roboczogodzinę (45 zł) oraz tzw. „urealnienie” wartości części zamiennych (w wysokości 70%) i w rezultacie wypłacił dobrowolnie kwotę 8388,03 zł. W pozwie powód domagał się dopłaty w wysokości 8561,97 zł, rozliczając szkodę jako całkowitą. W toku postępowania przeprowadzono dowód z opinii biegłego, przy czym w nietypowy i wewnętrznie sprzeczny sposób sformułowano zadanie dla biegłego, który miał wyliczyć „wysokość kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody z uwzględnieniem aspektu, że zachodzi konieczność rozliczenia szkody jako tzw. całkowitej”. Po zapoznaniu się z opinią biegłego powód rozszerzył powództwo do kwoty 27 926,92 zł, która została wyliczona metodą kosztorysową. Tak sformułowane roszczenie sąd pierwszej instancji uwzględnił w całości, a apelacja pozwanego ubezpieczyciela została oddalona²⁴.

Ze względu na mniejszy stopień komplikacji spraw, w których szkodę wyliczono jako całkowitą, można byłoby spodziewać się mniejszego zaangażowania biegłych. Przeprowadzone badania prowadzą jednak do wniosku, że odpowiada ono przeciętnemu zaangażowaniu we wszystkich badanych sprawach. W jednym i drugim przypadku dowód z opinii biegłego przeprowadzono w około 80% spraw²⁵. Przedmiotem opinii była zaś najczęściej wycena pojazdu przed i po szkodzie, a także kwestie związane z zasadą odpowiedzialności pozwanego (ustalenie przebiegu zdarzenia drogowego, naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego przez uczestników zdarzenia, związek przyczynowy między zdarzeniem a uszkodzeniami pojazdu).

²³ Sprawa rozpatrywana przez Sąd Rejonowy w Słupsku, sygn. akt I C 2174/14.

²⁴ Rozpoznawał ją Sąd Okręgowy w Słupsku, sygn. akt IV Ca 658/15.

²⁵ Por. powyżej punkt 2.4. w części II.

5. Rzeczywiście poniesione koszty naprawy pojazdu

5.1. Podstawy prawne żądania zwrotu wydatków

W odróżnieniu od rozliczenia szkody jako całkowitej podstawa prawna żądania zwrotu faktycznie poniesionych kosztów naprawy nie jest zupełnie jasna, gdyż wydatek ten poszkodowany ponosi dobrowolnie. W praktyce obrotu dopuszczalność takiego roszczenia nie ulega jednak wątpliwości. Pomimo tego kwestia teoretycznej podstawy żądania wymaga rozstrzygnięcia, gdyż może to mieć znaczenie w sytuacjach nietypowych i granicznych, a ponadto przyjęcie pewnych założeń ogólnych jest istotne także dla innych elementów szkody na mieniu, które omówione zostaną poniżej.

Zwrot wydatków ponoszonych na mocy mniej lub bardziej swobodnej decyzji poszkodowanych stanowi w praktyce znaczącą część wypłacanych odszkodowań. W przepisach prawa przewidziano wprost dopuszczalność zwrotu wydatków wynikłych z uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, a w szczególności kosztów leczenia lub kosztów przygotowania do innego zawodu, o których mowa w art. 444 § 1 k.c., a także kosztów leczenia i pogrzebu zmarłego, o których mowa w art. 446 § 1 k.c. W praktyce akceptuje się jednak również możliwość żądania zwrotu szeregu innych wydatków, w tym omawianych osobno poniżej kosztów najmu pojazdu zastępczego, kosztów parkowania i holowania pojazdu uszkodzonego w wypadku, kosztów sporządzenia prywatnej opinii rzeczoznawcy służącej oszacowaniu wysokości szkody oraz kosztów pomocy prawnej w tzw. postępowaniu likwidacyjnym prowadzonym przez ubezpieczyciela.

Przyjęcie, że wydatki ponoszone przez poszkodowanego mogą stanowić element szkody podlegającej naprawieniu, wymaga odrzucenia najbardziej dosłownego rozumienia stanowiska, zgodnie z którym do definicji szkody należy poniesienie uszczerbku wbrew woli poszkodowanego²⁶. Takie stanowisko wykluczałoby z zasady ponoszone wydatki z zakresu odszkodowania, co wydaje się niemożliwe do przyjęcia. Wydatki mające na celu odwrócenie lub zmniejszenie skutków

²⁶ Por. np. A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 36.

zdarzenia szkodzącego poszkodowany ponosi wprawdzie zgodnie z własną decyzją, ale decyzji tej nie podejmuje swobodnie i nie podjąłby jej, gdyby nie zajście zdarzenia będącego przyczyną szkody²⁷. Poniesione wydatki należy uznać za rodzaj straty (szkody rzeczywistej, *damnum emergens*)²⁸, nie stanowią one natomiast jakiejś trzeciej kategorii, którą należałoby traktować na równi ze stratą i utraconymi korzyściami²⁹. Ustalenie to może mieć znaczenie w tych przypadkach, gdy obowiązujące przepisy lub umowa stron ograniczają odszkodowanie do poniesionych strat. Poza tym należy zwrócić uwagę, że w art. 361 § 2 k.c. mowa jest wyłącznie o stratach i utraconych korzyściach, w związku z czym dopuszczalność żądania naprawienia szkody należącej do innej kategorii szkody mogłaby budzić wątpliwości³⁰.

Wydatki ponoszone przez poszkodowanego w związku z powstaniem szkody mogą mieć różne cele. Może w nich chodzić o zapobieżenie powiększeniu się szkody, zapewnienie uzyskania naprawienia szkody od osoby odpowiedzialnej, w tym także ustalenie jej odpowiedzialności i rozmiaru szkody, a także o samodzielne usunięcie skutków zdarzenia szkodzącego. W przypadku żądania zwrotu samodzielnie poniesionych kosztów naprawy w rachubę wchodzi przede wszystkim ten ostatni cel, w związku z czym pozostałe można na razie pozostawić na boku. Możliwość żądania zwrotu wydatków w ich ramach zostanie rozważona w ramach analizy innych rodzajów szkody na mieniu.

Kompetencja poszkodowanego do samodzielnego naprawienia szkody i dokonywania wydatków w tym celu nie jest kwestionowana w literaturze i orzecznictwie, jednak na ogół nie wskazuje się dla niej żadnej podstawy prawnej. Punktem wyjścia jej poszukiwań może być art. 363 § 1 k.c., zgodnie z którym co do

²⁷ Podobnie m.in. Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały 7 sędziów z 17.11.2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28. Por. też M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 172-176 i cytowana tam liczna literatura. Identycznie przyjmuje się w literaturze niemieckiej, zob. K. Larenz, *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band. Allgemeiner Teil*, München 1987, s. 508, przyp. 88.

²⁸ T. Dybowski, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, [w:] *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 1, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Ossolineum 1981, s. 230; M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 272-273.

²⁹ Pogląd taki reprezentował W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje granice*, Warszawa 1972, s. 131. Podobnie Z.K. Nowakowski, *Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody przyszłe związane z wypadkami samochodowymi*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL. Zagadnienia wybrane*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979, s. 145.

³⁰ Por. M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 273.

zasady naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź też przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. W związku z tym można sobie wyobrazić argument, zgodnie z którym poszkodowany może samodzielnie podjąć działania zmierzające do tego, aby „przywrócić stan poprzedni”, tj. znaleźć się w sytuacji faktycznej maksymalnie zbliżonej do tej, w której znajdowałby się, gdyby nie zaszło zdarzenie wyrządzające mu szkodę³¹. Ten sposób rozumowania budzi jednak zastrzeżenia. Upatrywanie podstawy uprawnienia poszkodowanego do samodzielnego usunięcia skutków zdarzenia szkodzącego w roszczeniu o dokonanie restytucji naturalnej sprawia, że uzasadnione wydaje się stosowanie przepisów o wykonaniu zastępczym zobowiązania. Te zaś (art. 479-480 k.c.) uzależniają prawo do wykonania zastępczego od spełnienia dodatkowych przesłanek. Przede wszystkim, uprawnienia wierzyciela uzależnione są od popadnięcia dłużnika w zwłokę, co nie zawsze musi mieć miejsce. W niektórych innych sytuacjach konieczne jest ponadto uzyskanie upoważnienia sądu do wykonania czynności (art. 480 § 1 k.c.).

Nawet istotniejszym argumentem niż niedogodności wynikające ze stosowania przepisów o wykonaniu zastępczym może być fakt, że w analizowanych sprawach z reguły wchodziła w rachubę odpowiedzialność ubezpieczyciela, wobec którego poszkodowany nie może w ogóle wysuwać roszczenia o przywrócenie stanu poprzedniego³². Fakt istnienia takiego roszczenia nie mógłby być więc podstawą uprawnienia do samodzielnego usunięcia skutków zdarzenia szkodzącego w najszerszej kategorii badanych spraw.

Z powyższych uwag wynika, że prawo poszkodowanego do samodzielnego usunięcia skutków zdarzenia szkodzącego (naprawienia pojazdu) ma inną podstawę. Należy przyjąć, że jego źródłem są nie tyle poszczególne roszczenia wynikające ze stosunku odszkodowawczego, co prawa podmiotowe poszkodowanego leżące poza tym stosunkiem. Właściciel uszkodzonej rzeczy jest uprawniony do dokonania jej naprawy nie dlatego, że podmiot odpowiedzialny za szkodę powinien przywrócić stan poprzedni, lecz ze względu na treść przysługującego właścicielowi prawa

³¹ Podobne rozumowanie na tle prawa niemieckiego w odniesieniu do najmu pojazdu zastępczego reprezentuje K. Larenz, *Lehrbuch des Schuldrechts*, s. 496.

³² Zob. powyżej pkt 2 w ramach tej części opracowania.

własności. Gdyby w międzyczasie własność tę utracił, uprawnienie takie by mu nie przysługiwało. Konsekwentnie do tego trzeba uznać, że jeżeli działania, do których uprawniony jest poszkodowany, usuwają skutki zdarzenia szkodzącego, przysługuje mu prawo do zwrotu wynikających stąd kosztów, co wynika z natury odpowiedzialności odszkodowawczej i nie wymaga wyraźnej podstawy w treści konkretnego przepisu prawa³³.

5.2. Podstawowe dane odnoszące się do spraw analizowanej kategorii

Jak wyżej wskazano, zwrotu rzeczywiście poniesionych lub należnych kosztów naprawy dochodzących w 31 sprawach. Spośród nich powództwo zostało ostatecznie uwzględnione w całości w 11, a w części w 8 sprawach. Roszczenie oddalono w całości w 2 sprawach, z tym że przyczyną oddalenia powództwa nie były kwestie związane ze sposobem wyliczenia szkody. Aż 10 spraw zakończyło się bez rozstrzygnięcia merytorycznego. Jeżeli odnieść te dane wyłącznie do spraw, w których roszczenie było oparte na ogólnych zasadach odpowiedzialności (25 spraw), powództwo uwzględniono w całości w 7, a w części także w 7 sprawach, z tym że w jednej z nich odszkodowanie wyliczono ostatecznie na podstawie metody kosztorysowej. Bez rozstrzygnięcia merytorycznego zakończyło się 9 spraw, a w 2 oddalono powództwo.

Charakterystyczne dla badanej kategorii spraw jest, że jedynie w 12 przypadkach (ok. 39%) powodem był podmiot bezpośrednio poszkodowany. Wartość ta jest znacząco niższa niż przeciętny udział bezpośrednio poszkodowanych w dochodzeniu roszczeń³⁴. W 15 przypadkach (ok. 48%) powodem był cesjonariusz, w tym tzw. kancelarie odszkodowawcze, a w 4 (ok. 13%) przypadkach ubezpieczyciel dochodzący roszczeń w ramach regresu. Różnica w proporcji w stosunku do danych ogólnych wydaje się trudna do wytłumaczenia.

W 18 z analizowanych spraw zaangażowani byli biegli. Przedmiot ich opinii stanowiły zarówno kwestie decydujące o przypisaniu sprawcy odpowiedzialności za wypadek,

³³ Trudno byłoby bowiem np. odmówić właścicielowi rozbitej szyby prawa do jej wymiany i żądania zwrotu wydatków poniesionych z tego tytułu, mimo że żaden przepis wyraźnie o tym nie rozstrzyga.

³⁴ Zob. część II, pkt 2.1. niniejszego opracowania,

jak również związek konkretnych uszkodzeń z wypadkiem oraz wysokość uzasadnionych kosztów naprawy.

5.3. Ograniczenia żądania zwrotu wydatków

Zgodnie z przyjętymi założeniami poszkodowanemu przysługuje prawo do przywrócenia stanu poprzedniego i żądania zwrotu wynikających z tego tytułu wydatków, jednak nie sposób uznać, aby uprawnienie to nie było niczym ograniczone. Dochodzenie roszczenia o zwrot wydatków może zostać uznane za nadużycie prawa podmiotowego w szczególności w sytuacji, gdy poszkodowany przywraca stan poprzedni i żąda zwrotu kosztów jedynie w celu szykanowania odpowiedzialnego za szkodę. Zasadne wydaje się również analogiczne stosowanie art. 363 § 1 zd. 2 k.c., zgodnie z którym poszkodowany nie może żądać przywrócenia stanu poprzedniego, jeżeli jest to niemożliwe albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. W analizowanej sytuacji wymieniony przepis nie może mieć zastosowania wprost, gdyż odnosi się on do roszczenia skierowanego wobec osoby odpowiedzialnej za szkodę, a nie do samodzielnego działania poszkodowanego. Co więcej, usuwając samodzielnie skutki zdarzenia szkodzącego, poszkodowany w istocie wykazuje, że nie było to niemożliwe, a także że z jego punktu widzenia nie wiązało się z trudnościami, jakie uznałby za nadmierne. Podstawy stosowania analogii mogą istnieć jedynie w odniesieniu do kryterium nadmierności kosztów³⁵, gdyż można argumentować, że nawet, gdy koszty początkowo faktycznie poniósł poszkodowany, zrobił to jedynie dlatego, iż liczył na ich zwrot przez podmiot odpowiedzialny za szkodę. Wykluczenie stosowania tego kryterium mogłoby prowadzić do obchodzenia art. 363 § 1 zd. 2 k.c. przez poszkodowanego, który nie mogąc żądać przywrócenia stanu poprzedniego *in natura* ze względu na nadmierność kosztów, decydowałby się na samodzielne jego przywrócenie, a następnie żądał refundacji poniesionych w wyniku tego wydatków.

Analogiczne stosowanie kryterium nadmierności kosztów do żądania zwrotu faktycznie poniesionych wydatków musi jednak uwzględniać, że w podstawowym zakresie swojego zastosowania (tj. wtedy gdy naprawa nie została dokonana i wciąż

³⁵ Co do tego, jakie koszty należy uznać za nadmierne, zob. pkt 4 powyżej.

jest możliwa) art. 363 § 1 zd. 2 k.c. w razie nadmierności kosztów restytucji zakłada istnienie uprawnienia poszkodowanego do żądania odszkodowania w pieniądzu. W analizowanej obecnie sytuacji, kiedy stan poprzedni został już przywrócony samodzielnie przez poszkodowanego, nie wchodzi w rachubę alternatywne żądanie odszkodowania w pieniądzu rozumianego jako różnica między stanem powstałym wskutek zajścia zdarzenia szkodzącego a stanem, który byłby istniał, gdyby zdarzenie to nie miało miejsca. Po dokonaniu wydatków przez poszkodowanego na samodzielne usunięcie skutków zdarzenia szkodzącego, z porównania tych dwóch stanów majątkowych wynika właśnie szkoda w postaci poniesionych wydatków. Wobec tego najprawdopodobniej należy przyjąć w takiej sytuacji, że roszczenie o zwrot wydatków powinno być limitowane do najwyższej wysokości, która nie zostałaby uznana za nadmierną w świetle art. 363 § 1 zd. 2 k.c. Odmienne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 13.12.1988 r.³⁶ Na kanwie stanu faktycznego, w którym doszło już do naprawy samochodu, sąd uznał, że: „[w]prawdzie poszkodowany, uprawniony jest w zasadzie do wyboru sposobu naprawienia swojej szkody, gdyby się jednak okazało, że dokonanie naprawy pociągnęłoby za sobą dla zakładu ubezpieczeń nadmierne koszty-w szczególności przekraczające wartość całego samochodu według cen wolnorynkowych, to w razie stwierdzenia nieopłacalnej naprawy można by uznać, że jego roszczenie ogranicza się do świadczenia w pieniądzu aktualnej wartości samochodu według stanu przed wypadkiem, pomniejszonej o jego aktualną wartość - według obecnego stanu.” Sąd przyjął więc, że w takim przypadku powinno nastąpić rozliczenie szkody jako „całkowitej”, co wydaje się problematyczne w sytuacji, w której pojazd jest już rzeczywiście naprawiony i jego „aktualna wartość – według obecnego stanu” może w ogóle nie odzwierciedlać faktu, że pojazd uczestniczył w wypadku.

Analiza poszczególnych postępowań prowadzonych w ramach analizowanej obecnie kategorii prowadzi do wniosku, że kwestia, czy koszty poniesione na samodzielną naprawę pojazdu nie mogą zostać uznane za nadmierne, stanowiła jeden z przedmiotów sporu między stronami. Przedmiotem opinii biegłych były różnie ujęte w tezach postanowień dowodowych sądów uzasadnione koszty naprawy pojazdów, a czasami także wartość pojazdu przed wypadkiem, co dowodzi, że sądy

³⁶ I CR 280/88, LEX nr 78219.

zastanawiały się niekiedy, czy w ogóle naprawianie pojazdów należało uznać za zasadne. Jak się jednak wydaje, znacznie częściej przedmiotem kontrowersji było to, czy pojazd nie można było naprawić taniej, a nie czy co do zasady należało go naprawiać.

5.4. Miejsce naprawy pojazdu – poziom cen

W około połowie z badanych postępowań spór między stronami lub wątpliwości sądu budziło wybrane przez poszkodowanego miejsce naprawy pojazdu lub poziom cen stosowanych przez warsztat naprawczy. W tych przypadkach, gdy roszczenie oparte było na zasadach odpowiedzialności odszkodowawczej określonych w powszechnie obowiązujących przepisach prawa (wyłącznie te dane wydają się miarodajne dla analizowanego zagadnienia), poszkodowany w 7 przypadkach żądał zwrotu kosztów naprawy w warsztacie posiadającym autoryzację, a w 16 przypadkach w warsztatach nieautoryzowanych lub też w inny sposób (chodziło np. o koszty naprawy wykonanej metodą gospodarczą).

Zagadnienie miejsca naprawy pojazdu i stosowanych cen jest przedmiotem bogatego orzecznictwa, przy czym najistotniejsze znaczenie wydaje się mieć uchwała Sądu Najwyższego z 13.6.2003 r.³⁷, w której przyjęto, że „[o]dszkodowanie należne od zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku”. Sentencja tego orzeczenia jest co najmniej niejednoznaczna, ale jej właściwy sens wynika z uzasadnienia, w którym wyjaśniono, że ubezpieczyciel powinien pokryć koszty naprawy stosowane przez wybrany przez poszkodowanego warsztat, także wtedy gdy są one wyższe od kosztów przeciętnych. W uzasadnieniu znalazły się m.in. następujące stwierdzenia: „[k]osztami «ekonomicznie uzasadnionymi» są koszty ustalone według cen, którymi posługuje się wybrany przez poszkodowanego warsztat naprawczy dokonujący naprawy samochodu. Nie ma przy tym znaczenia fakt, że ceny te odbiegają (są wyższe) od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Jeżeli nie kwestionuje się uprawnienia do wyboru przez

³⁷ III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51.

poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy. Przyjęcie cen przeciętnych dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania, niezależnie od samej metody ich wyliczania, która może być zróżnicowana, nie kompensowałyby poniesionej przez poszkodowanego szkody, gdyby ceny przyjęte w warsztacie naprawczym były wyższe od przeciętnych. [...] [O]kreślanie kosztów naprawy samochodu wyłącznie przy uwzględnianiu ceny przeciętnej prowadzić mogłoby do relatywizacji w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania należnego poszkodowanym posiadaczom pojazdów mechanicznych, gdyż różne mogą być metody obliczania cen przeciętnych w odniesieniu do poszczególnych usług naprawczych oferowanych na rynku. Otwarta pozostałaby także kwestia terytorialnego aspektu obliczania takich cen. Gdyby zastosować w tym zakresie regułę średnich cen obowiązujących na rynku krajowym, to przy zróżnicowaniach cen w poszczególnych regionach Polski, np. w związku ze wzmożonym popytem na określone usługi naprawcze w niektórych rejonach i aglomeracjach kraju, doszłoby do wypłaty poszkodowanym odszkodowań ubezpieczeniowych ewidentnie zaniżonych w stosunku do kosztów poniesionych w związku z naprawą uszkodzonego pojazdu.” Jak się wydaje, z cytowanej uchwały można wyciągnąć wniosek, że nie jest dopuszczalne żądanie zwrotu pełnej kwoty zapłaconej za usługę wyłącznie wówczas, jeżeli została ona wyceniona powyżej wszystkich (także tych najwyższych) stawek oferowanych na lokalnym rynku, w szczególności jeżeli stawka uzgodniona z warsztatem wynikałaby wyłącznie z faktu, że za usługę ma zapłacić ostatecznie ubezpieczyciel.

Znaczenie przywołanego orzeczenia nie ogranicza się wyłącznie do kosztów robocizny. Zdaniem Sądu „[...] problem sformułowany w tym zagadnieniu ma na pewno znaczenie szersze i mógłby dotyczyć nie tylko kwestii samej pracochłonności określonych prac naprawczych (czasu trwania niezbędnych robót), ale także części zamiennych zastępujących części uszkodzone lub nieprzydatne oraz materiałów zużywanych w toku prac naprawczych. Jedność procesu naprawczego uzasadniała rozstrzygnięcie przedstawionego zagadnienia prawnego także w odniesieniu do wskazanych, dwóch pozostałych pozycji składających się na naprawę uszkodzonego samochodu”.

Uchwała Sądu Najwyższego z 13.6.2003 r. stanowi kontynuację sposobu rozumowania prezentowanego już wcześniej w odnoszącym się do ubezpieczenia autocasco wyroku z 25.4.2002 r.³⁸, w którym Sąd Najwyższy uznał, że „[j]eżeli z treści umowy ubezpieczenia autocasco nie wynika nic innego, ubezpieczający, który nabywa autoryzowane części samochodowe potrzebne do naprawy uszkodzonego w wypadku pojazdu, nie ma obowiązku poszukiwania firmy sprzedającej je najtaniej. Możliwe jest przypisanie mu naruszenia wymagania z art. 354 § 2 k.c. współpracy z dłużnikiem tylko w razie wykazania, że świadomie lub przez niedbalstwo kupił części droższe”. Ten ostatni zarzut, zdaniem Sądu, mógłby zostać przypisany poszkodowanemu np., gdyby znając miejsce sprzedaży pełnowartościowych części po cenach niższych, kupował je tam, gdzie sprzedawano je drożej. Inne wymogi należy przy tym stawiać osobie obeznanej z rynkiem części zamiennych, a inne komuś, kto nie ma z rynkiem tym do czynienia. Jak wyżej wspomniano³⁹, w ubezpieczeniu autocasco, do którego bezpośrednio odnosi się wyrok z 25.4.2002 r., kwestia ta ma obecnie w praktyce marginalne znaczenie, gdyż w treści umowy możliwe jest określenie cen, według których obliczane będzie odszkodowanie, i z możliwości tej ubezpieczyciele z reguły korzystają.

Ostateczne rozstrzygnięcia sądu w analizowanych sprawach w odniesieniu do kwestii poziomu stosowanych cen za naprawę wydają się zgodne z przytoczonym powyżej orzecznictwem Sądu Najwyższego. W szczególności sądy uznawały, że stosowane ceny „mieściły się w przedziale minimum-maximum analizy o zakładach o profilu usług blacharsko-lakierniczych w danym okresie na rynku lokalnym”⁴⁰, czy też „mieściły się w stawkach stosowanych na rynku lokalnym”⁴¹. Brak było orzeczeń, w których sądy uznawały, że właściwe było stosowanie cen średnich lub przeciętnych, co stałoby w sprzeczności z cytowanymi orzeczeniami.

³⁸ I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64.

³⁹ Zob. pkt 1 tej części opracowania.

⁴⁰ Wyrok Sądu Rejonowego w Kartuzach w sprawie o sygn. akt I C 330/14.

⁴¹ Wyrok Sądu Rejonowego w Częstochowie w sprawie o sygn. akt I C 1667/14.

5.5. Wiek części zamiennych

Podobnie jak w odniesieniu do kwestii poziomu badanych cen, również w około połowie badanych spraw z analizowanej kategorii spór między stronami budził wiek części zamiennych stosowanych do naprawy pojazdu przez poszkodowanego.

Kwestia, czy w razie wymiany części na nową w samochodzie używanym, przy wypłacie odszkodowania należy uwzględnić ewentualne zwiększenie wartości pojazdu, jest obecna w praktyce od kilkadziesiąt lat. Orzecznictwo Sądu Najwyższego w tej mierze było jednak zawsze jednolite. W wyroku z 20.10.1972 r.⁴² uznano, że „[w] wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej, do których to wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy”. Odmienny pogląd w ocenie Sądu Najwyższego prowadziłby do niemożliwego do zaakceptowania wniosku, że w sytuacji, gdy uszkodzona została rzecz używana, ciężar przywrócenia stanu poprzedniego spoczywa częściowo na poszkodowanym.

Podobne stanowisko Sąd Najwyższy zajął w wyroku z 5.11.1980 r.⁴³ Zgodnie z tym orzeczeniem, jeżeli do przywrócenia używalności pojazdu konieczne jest użycie nowych części, poniesione na nie wydatki wchodzi w skład kosztów naprawienia szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu poprzedniego. Zwiększenie wartości samochodu po naprawie mogłoby zostać uwzględnione jedynie wówczas, gdyby dokonano zarazem napraw takich uszkodzeń, które istniały przed wypadkiem, albo ulepszeń w odniesieniu do stanu istniejącego przed wypadkiem. W uzasadnieniu Sąd Najwyższy podniósł, że „[p]oszkodowany chcąc przywrócić stan poprzedni uszkodzonego w wypadku pojazdu nie ma możliwości zakupu starych części ani też nie ma możliwości żądania, aby stacja obsługi wykonująca naprawę w miejsce uszkodzonych w czasie wypadku części pojazdu wmontowała części już częściowo

⁴² II CR 425/72, OSNC 1973, nr 6, poz. 111.

⁴³ III CRN 223/80, OSNC 1981, nr 10, poz. 186.

zużyte”. Przyjęcie założenia, że w razie zamontowania nowych części ich koszt powinien częściowo ponieść poszkodowany, prowadziłoby nieuchronnie do konkluzji, że w takim przypadku ciężar naprawienia szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego rozkłada się między poszkodowanego a sprawcę szkody. Do takiego obciążenia poszkodowanego skutkami zawinionego działania sprawcy lub innej osoby odpowiedzialnej za szkodę nie ma zaś uzasadnionych podstaw.

W wyroku z 20.2.1981 r.⁴⁴ Sąd Najwyższy przyjął natomiast, że „[j]eżeli poszkodowany wybrał przywrócenie stanu poprzedniego przez naprawę uszkodzonego pojazdu, świadczenia zakładu ubezpieczeń (...) obejmują pełny koszt naprawy uszkodzeń spowodowanych wypadkiem, pomniejszony o kwotę odpowiadającą wzrostowi wartości pojazdu w następstwie naprawy w stosunku do jego wartości w dniu wypadku, jeżeli taki wzrost nastąpił”. Orzeczenie to zostało zaaprobowane w późniejszym wyroku z 13.12.1988 r.⁴⁵

Pomimo stosunkowo jednolitego stanowiska zajmowanego przez Sąd Najwyższy, w praktyce obrotu ubezpieczyciele często nie stosowali się do wynikających stąd wniosków. Stało się to przyczyną wydania przez Sąd Najwyższy uchwały 7 sędziów z 12.4.2012 r.⁴⁶, w której ponownie podkreślono aktualność dotychczasowej linii orzeczniczej. Zgodnie z tezą tego orzeczenia „[z]akład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi”. W uzasadnieniu SN trafnie uznał, że naprawienie szkody w postaci przywrócenia stanu poprzedniego odnosi się do pojazdu jako całości. Powinien być on sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu identyczny komfort jazdy, jak przed zdarzeniem. Zdaniem Sądu nie byłby trafny argument, zgodnie z którym poszkodowany zyskuje wraz z montażem w jego pojeździe nowej części, gdyż część ta po połączeniu jej

⁴⁴ I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz. 199.

⁴⁵ I CR 280/88, LEX nr 78219.

⁴⁶ III CZP 80/11, OSNC 2012, nr 10, poz. 112.

z pojazdem nie może być traktowana jako samodzielny przedmiot obrotu. O tym, że zamontowanie części nowych w miejsce starych prowadzi do wzbogacenia uszkodzonego można mówić tylko wtedy, gdyby spowodowało to wzrost wartości pojazdu jako całości. W większości przypadków brak jest podstaw, aby uszkodzony ponosił dodatkową stratę w postaci różnicy pomiędzy wartością części zamiennych, jaką miały one przed wypadkiem, a wartością części nowych, których zamontowanie w naprawionym pojeździe było celowe. Odrębne ustalenie wartości nowych części nie byłoby celowe również z tego powodu, że w wypadku połączenia jej z używanym pojazdem istnieje znaczne prawdopodobieństwo skrócenia zakładanego okresu eksploatacji części w porównaniu do sytuacji, gdyby została ona zamontowana w samochodzie nowym. Zdaniem SN przyjęcie odmiennej interpretacji mogłoby skłaniać uszkodzonego do poszukiwania części uzyskanych z tzw. odzysku, to zaś prowadziło do zmniejszenia bezpieczeństwa przy korzystaniu z pojazdu. Sąd nie wykluczył jednocześnie, że w szczególnych sytuacjach zamontowanie nowych części spowoduje jednak wzrost wartości pojazdu jako całości. W takich wypadkach odszkodowanie może zostać obniżone, jednak ciężar dowodu w tym zakresie powinien obciążać ubezpieczyciela, gdyż sytuacje te należą do wyjątków, a z reguły wymiana części starych na nowe nie prowadzi do wzrostu wartości samochodu.

Pomimo jednoznacznego stanowiska Sądu Najwyższego ubezpieczyciele w praktyce nadal stosują różnego rodzaju potrącenia w odniesieniu do wartości części zamiennych w wypadku dokonywania ich wymiany w samochodach używanych. Stosunkowo rzadko powołują się jednak w takich sytuacjach wprost na wiek pojazdu, gdyż prowadziłyby to do jawnej sprzeczności z przywołanym powyżej orzecznictwem. Znacznie częściej w zarzutach pozwanych pojawiają się określenia, które nieco trudniej skojarzyć z problemem zastosowania nowych części do naprawy używanego pojazdu, jak np. „amortyzacja” lub „urealnienie” wartości części bez wyjaśnienia, czym jest ono spowodowane.

Powodowie w badanych sprawach (ograniczonych do tych, w których zasady naprawienia szkody były określone przepisami prawa), w 18 przypadkach domagali się zwrotu wartości części fabrycznie nowych, a w 1 przypadku wartości części używanych. Rozstrzygając sprawę sąd w 8 przypadkach uznał za zasadne

stosowanie nowych części do naprawy używanego samochodu bez żadnych potrąceń z tego tytułu. Nie zapadło żadne orzeczenie, w którym pomniejszono odszkodowanie o stopień zużycia wymienianych części lub też o zwiększenie wartości pojazdu w związku z zastosowaniem nowych części. W pozostałych sprawach nie zapadło rozstrzygnięcie merytoryczne lub też zapadło rozstrzygnięcie takiej treści, które nie zmuszało do ustosunkowania się do wymienionego problemu. W jednej ze spraw sąd przyjął wyraźnie, że gdyby pozwany wykazał, że zastosowanie nowych części spowodowało wzrost wartości pojazdu, to odszkodowanie uległoby zmniejszeniu, jednak dowód taki nie został skutecznie przeprowadzony⁴⁷. W innej sprawie jako podstawę wyliczenia odszkodowania przyjęto wartość części używanych, jednakże nastąpiło to zgodnie z żądaniem powoda i rzeczywistym kosztem naprawy⁴⁸.

5.6. Rodzaj części zamiennych

Istotne wątpliwości w praktyce wywołuje również kwestia rodzaju części użytych do naprawy, a w szczególności tego, czy podstawą ustalenia wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe powinny być wyłącznie ceny części oryginalnych pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, czy też dopuszczalne jest stosowanie także cen części alternatywnych. Problem ten wystąpił w około połowie ze spraw badanej kategorii.

W praktyce w różny sposób dzieli się rodzaje części zamiennych. Stosunkowo rozpowszechniony⁴⁹ jest podział na:

- 1) oryginalne części zamienne dostarczone w opakowaniu producenta samochodu lub też opatrzone jego znakiem towarowym (części oznaczone symbolem „O”),
- 2) oryginalne części zamienne z sieci dystrybucji producenta części (części oznaczone symbolem „Q”) – są to części identyczne z częściami „O”, z reguły

⁴⁷ Wyrok Sądu Rejonowego w Słupsku, sygn. akt I C 2761/13.

⁴⁸ Wyrok Sądu Rejonowego w Kartuzach, sygn. akt I C 580/14.

⁴⁹ https://www.element.com.pl/czesci_zamienne,m4.html (dostęp: .30.10.2017 r.).

wyprodukowane przez tego samego producenta części, tyle że brak na nich znaku towarowego producenta pojazdu,

- 3) części zamienne o porównywalnej jakości, które posiadają certyfikat jakości od niezależnej jednostki badawczej (części oznaczone symbolami „PC” lub „PT”),
- 4) części zamienne o porównywalnej jakości, którym dystrybutor nadał dodatkowo status „polecana” (części oznaczone symbolem „PJ”),
- 5) części zamienne o porównywalnej jakości, które nie podlegały badaniom niezależnym od producenta części i którym dystrybutor nie nadał statusu „polecanych” (części oznaczone symbolem „P”),
- 6) „inne” części zamienne, których producent nie określa nawet jako „części porównywalnej jakości” (części oznaczone symbolami „ZJ” lub „Z”).

Z punktu widzenia sporów sądowych przedstawiony powyżej podział może być uznany za zbyt złożony, a znaczenie ma wyłącznie wyróżnienie części oznaczonych powyżej jako „O”, części „Q” oraz części pozostałych określanych mianem „zamienników”.

Kwestia rodzaju części, których wartość powinna stanowić podstawę kalkulacji wysokości odszkodowania, była przedmiotem zagadnienia prawnego, z jakim Rzecznik Ubezpieczonych zwrócił się do Sądu Najwyższego. Postanowieniem 7 sędziów z 20.6.2012 r.⁵⁰ odmówiono jednak podjęcia uchwały. Sąd Najwyższy uznał, że istniejące w orzecznictwie sądów powszechnych rozbieżności zostały już rozstrzygnięte w omówionej powyżej uchwale z 12.4.2012 r.⁵¹ odnoszącej się do kwestii zastąpienia części starej częścią nową. Przyjęto przy tym, że przedstawione przez Rzecznika Ubezpieczonych zagadnienie nie dotyczy wykładni prawa lecz jego zastosowania. Odnosząc się, mimo tych zastrzeżeń proceduralnych, do meritum zagadnienia, Sąd uznał, że „[u]normowania rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 451/2010 z dnia 27maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii

⁵⁰ III CZP 85/11, OSNC 2013, nr 3, poz. 37.

⁵¹ III CZP 80/11, OSNC 2012, nr 10, poz. 112.

porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz.Urz. L 129/52 z dnia 28 maja 2010 r.) oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączeń określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. Nr 198, poz. 1315) dotyczą jedynie wymienionych w nich porozumień i nie ograniczają praw poszkodowanego do żądania ustalenia odszkodowania z uwzględnieniem cen części oryginalnych”. Zdaniem Sądu „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 była 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 rozproszone 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 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”.

Powyższe stanowisko oznacza, że Sąd Najwyższy dopuścił co do zasady stosowanie części oznaczonych symbolem „Q” w przedstawionym powyżej rozumieniu. Jednocześnie jednak istnieją wyjątkowe sytuacje, w których dopuszczenie części „Q” nie będzie możliwe. W uzasadnieniu wskazanego orzeczenia przyjęto bowiem, że „[...] reguła dotycząca zasadności wykorzystania przy ustalaniu wysokości odszkodowania cen części równoważnych oryginalnym nie jest miarodajna w każdym przypadku. W niektórych przypadkach istotną cechą decydującą o zupełności restytucji jest – obok jakości części – samo pochodzenie części od producenta pojazdu, a więc w praktyce opatrzenie go znakiem towarowym lub logo producenta pojazdu. Odnosi się to w szczególności do wspomnianych pojazdów będących jeszcze na gwarancji producenta, który wymaga od autoryzowanych warsztatów, by w ramach napraw gwarancyjnych korzystały wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw. Także szczególny interes poszkodowanego może uzasadniać dokonanie naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych, pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu. Przykładowo, gdy pojazd był dotychczas serwisowany i naprawiany wyłącznie przy użyciu części oryginalnych, tzn. pochodzących bezpośrednio od producenta pojazdu, a kontynuacja takiej "historii" pojazdu może wpłynąć na jego wartość handlową, lub też gdy poszkodowany potwierdzi swój uzasadniony interes w dokonaniu naprawy z wykorzystaniem części oryginalnych przez to, że jej faktycznie dokona”⁵².

W badanych sprawach (ograniczonych do tych, w których zasady naprawienia szkody były określone przepisami prawa), powodowie w 15 przypadkach domagali się zwrotu wartości oryginalnych części z logo producenta pojazdu (części „O”), a w 1 przypadku wartości zamienników. Również w 1 przypadku powód zażądał zwrotu zarówno części oryginalnych, jak i uzgodnionych z ubezpieczycielem zamienników. Nie wystąpił przypadek, w którym powód dochodziłby zwrotu części oznaczonych

⁵² Szerzej co do zagadnień związanych z oryginalnymi i alternatywnymi częściami zamiennymi zob. P. Wawszczak, *Części zamienne – nowe, ale jakie? – wnioski i uwagi z lektury wystąpienia Rzecznika Ubezpieczonych z dnia 8 listopada 2011 r. i postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r.*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe 2013*, nr 1, s. 167 i n.

symbolem „Q” według przedstawionej powyżej klasyfikacji, co może być spowodowane tym, że nie wszystkie części występują w tej wersji, a także faktem, że przedstawiona powyżej klasyfikacja nie jest jeszcze powszechnie znana. Rozstrzygając sprawę, sąd w 9 przypadkach uznał za zasadny zwrot wartości oryginalnych części z logo producenta pojazdu. Nie zapadło żadne orzeczenie, w którym sąd uznałby za właściwe stosowanie zamienników. W pozostałych sprawach nie wydano rozstrzygnięcia merytorycznego lub też zapadło orzeczenie takiej treści, która nie zmuszała do ustosunkowania się do wymienionego problemu.

6. Odszkodowanie oszacowane „metodą kosztorysową”

6.1. Podstawy prawne stosowania metody kosztorysowej

Tak zwana „metoda kosztorysowa” naprawienia szkody polega na żądaniu od zobowiązanego świadczenia obliczonego jak hipotetyczne koszty naprawy rzeczy (przywrócenia stanu poprzedniego), jeszcze zanim naprawa taka nastąpi. Praktyka taka od kilkadziesiąt lat jest powszechnie aprobowana w orzecznictwie Sądu Najwyższego⁵³ i na ogół nie kwestionuje się jej również w literaturze⁵⁴. Przyjęte zostało także, że alternatywą dla tej metody określenia wysokości świadczenia odszkodowawczego pozostaje żądanie odszkodowania pieniężnego wyliczonego jako szkoda całkowita w podanym powyżej⁵⁵ rozumieniu, a więc zgodnie z tradycyjną metodą dyferencyjną. Zgodnie z jednolitym poglądem orzecznictwa poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela odszkodowania wyznaczonego wyłącznie w ten drugi sposób, jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego nie jest możliwe albo gdyby

⁵³ Zob. wyrok z dnia 1.9.1970 r., II CR 371/70, OSNC 1971, nr 5, poz. 93; wyrok z dnia 20.2.1981 r., I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz. 199; wyrok z dnia 27.6.1988 r., I CR 151/88, PUG 1989, nr 10–12, s. 310 i n., LEX nr 8894; wyrok z dnia 11.6.2001 r., V CKN 266/00, OSP 2001, z. 3, poz. 40; uchwała z dnia 15.11.2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74; wyrok z dnia 16.1.2002 r., IV CKN 636/00, LEX nr 78370; wyrok z dnia 29.1.2002 r., V CKN 682/00, LEX nr 54343; wyrok z dnia 20.2.2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15; wyrok z dnia 20.2.2002 r., V CKN 908/00, LEX nr 54365; wyrok z dnia 16.5.2002 r., V CKN 1273/00, LEX nr 55515; wyrok z dnia 11.6.2003 r., V CKN 308/01, LEX nr 157324; uchwała z dnia 13.6.2003 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51; wyrok z dnia 7.8.2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410; postanowienie składu 7 sędziów SN z dnia 12.01.2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463; uchwała składu 7 sędziów SN z dnia 17.5.2007 r., III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144.

⁵⁴ Zob. np. G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006, s. 144–145; A. Raczyński, *Sytuacja prawna poszkodowanego...*, s. 186.

⁵⁵ Zob. pkt 4 niniejszej części opracowania.

pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, czyli z uwzględnieniem kryteriów przewidzianych w art. 363 § 1 zdanie drugie k.c.⁵⁶

Stanowisko co do możliwości żądania zapłaty kosztów hipotetycznej, niedokonanej jeszcze naprawy było przyjmowane zazwyczaj jako oczywiste, bez teoretycznego uzasadnienia. Bardziej pogłębione rozważania na ten temat należą do wyjątków⁵⁷. Roszczenie poszkodowanego o zapłatę odszkodowania w wysokości kosztów naprawy rzeczy można próbować uznać za rodzaj restytucji naturalnej⁵⁸. Za takim ujęciem przemawiają pewne argumenty. Jak wyżej wskazano⁵⁹, rzeczywiste przywrócenie stanu poprzedniego nie jest przecież możliwe w żadnym wypadku. Skoro zaś przywrócenie stanu poprzedniego należy rozumieć jedynie jako stworzenie sytuacji faktycznej, która z gospodarczego punktu widzenia byłaby najbardziej zbliżona do stanu istniejącego w razie braku zdarzenia szkodzącego, daje to możliwość stosunkowo elastycznego określania, co należy rozumieć przez „stan poprzedni” i w jaki sposób powinno nastąpić jego przywrócenie⁶⁰. Do przywrócenia stanu poprzedniego może wobec tego prowadzić wiele środków⁶¹, a więc również zapłata kwoty pieniężnej umożliwiającej sfinansowanie naprawy rzeczy.

Na rzecz uznania naprawienia szkody metodą kosztorysową za postać restytucji naturalnej przemawiać mają również argumenty wynikające z wykładni prawnoporównawczej. Roszczenie o zapłatę kosztów niedokonanego jeszcze przywrócenia stanu poprzedniego jest w prawie niemieckim (które – notabene – wyraźnie je przewiduje) uważane za postać przywrócenia stanu poprzedniego.

⁵⁶ Wyrok SN z dnia 1.9.1970 r., II CR 371/70, OSNC 1971, nr 5, poz. 93; wyrok SN z dnia 20.2.2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15; wyrok SN z dnia 11.6.2003 r., V CKN 308/01, LEX nr 157324.

⁵⁷ Zob. jednak: B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, *Studia Iuridica* 2007, t. 47, s. 43 i n.

⁵⁸ Tak M. Balas-Noszczyk, K. Malinowska, *W sprawie dopuszczalności...*, s. 23. Podobnie można rozumieć stanowisko A. Szpunara, *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, *Kwartalnik Prawa Prywatnego* 1993, z. 1, s. 41, który stwierdza: „Granice między restytucją naturalną a pieniężną są płynne. Zapłata odpowiedniej sumy pieniężnej przez ubezpieczyciela oznacza w istocie restytucję naturalną”.

⁵⁹ Zob. pkt 2 tej części opracowania.

⁶⁰ Zob. poglądy cytowane przez B. Janiszewską, *Nadmierne koszty restytucji...*, s. 54–55.

⁶¹ B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji...*, s. 55.

W związku z tym również w naszym porządku prawnym nie należy utożsamiać restytucji wyłącznie z restytucją w naturze, gdyż nie odpowiada to aktualnym potrzebom społeczno-gospodarczym⁶².

Jak się jednak wydaje, takie rozszerzenie znaczenia pojęcia przywrócenia stanu poprzedniego byłoby nadmierne⁶³. Przeciwno tej możliwości przemawia pieniężny charakter świadczenia określonego według metody kosztorysowej. Zgodnie z art. 363 § 1 zdanie pierwsze k.c., odszkodowanie pieniężne oraz restytucja naturalna zostały zaś ujęte alternatywnie⁶⁴.

Z tym ostatnim argumentem można byłoby polemizować, gdyż znane są przypadki restytucji naturalnej, które mają charakter świadczenia pieniężnego, jak np. w wypadku zwrotu zagarniętej gotówki. Ostatecznie przekonuje jednak argument, że przywrócenie stanu poprzedniego w tym samym stosunku odszkodowawczym nie może mieć dwóch różnych postaci. W razie powstania szkody polegającej na zniszczeniu lub uszkodzeniu rzeczy, nie ulega przecież wątpliwości, że co do zasady od osoby odpowiedzialnej (choć nie od ubezpieczyciela w zakresie odpowiedzialności cywilnej) poszkodowany może żądać przywrócenia stanu poprzedniego w jego tradycyjnej formie, np. przez naprawę uszkodzonej rzeczy lub jej wymianę na inną rzecz zamienną tego samego rodzaju. Trudno byłoby przyjąć, że poszkodowanemu przysługuje nie tylko prawo wyboru między restytucją naturalną a rekompensatą pieniężną, ale również możliwość wyboru między różnymi formami restytucji naturalnej. Oznacza to, że żądania zapłaty kosztów hipotetycznej naprawy rzeczy nie sposób uznać za formę przywrócenia stanu poprzedniego.

Alternatywnie w stosunku do analizowanego powyżej stanowiska można starać się argumentować, że analizowane żądanie jest postacią roszczenia o zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej w rozumieniu art. 363 § 1 zdanie pierwsze k.c.⁶⁵ Niedookreślony zwrot „odpowiednia suma” zezwala przecież sądowi rozstrzygającemu spór na znaczną elastyczność co do jej określenia. Można byłoby

⁶² M. Piwowar, *O sposobach naprawienia szkody*, s. 89-92.

⁶³ Tak ostatecznie B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji...*, s. 62.

⁶⁴ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 506-507.

⁶⁵ Tego wariantu broni B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji...*, s. 62-63.

więc założyć, że nie jest on związany stosowaniem metody dyferencyjnej, która stanowi przecież wytwór doktryny i nie wynika wprost z przepisów⁶⁶.

Przyjęcie powyższej argumentacji prowadziłoby jednak do niepożądanego niepewności w odniesieniu do sposobu określenia wysokości odszkodowania pieniężnego, gdyż w rezultacie stosowanie metody dyferencyjnej mogłoby być kwestionowane również w innych wypadkach. Ostatecznie wiązałoby się to z niebezpieczeństwem, że sądy na podstawie formułowanych *ad casu* kryteriów będą rozstrzygać, jaką sumę pieniężną uznają za odpowiednią w celu naprawienia szkody. Należy również zwrócić uwagę, że uznanie sumy odpowiadającej hipotetycznym kosztom restytucji za odpowiednią sumę pieniężną w rozumieniu art. 363 § 1 zdanie pierwsze k.c. nie sprawiłoby chyba, iż odpowiednią przestaje być suma wyznaczona zgodnie z tradycyjną metodą różnicy. Oznaczałoby to, że kilka różnych kwot pieniężnych, które mogą zostać zapłacone tytułem odszkodowania, może zostać uznane za odpowiednie⁶⁷. W związku z tym pojawia się pytanie, jakie kryterium powinno decydować, której z nich może żądać poszkodowany. Jak wyżej wskazano, przy rozstrzyganiu tej kwestii orzecznictwo odwołuje się do kryteriów wskazanych w art. 363 § 1 zdanie drugie k.c. Z formalnego punktu widzenia brak jednak podstaw do odwołania się do tego przepisu, gdyż ogranicza on roszczenie o dokonanie restytucji naturalnej, a nie roszczenie o spełnienie świadczenia odszkodowawczego w pieniądzu. W literaturze słusznie zauważono, że w razie żądania odszkodowania pieniężnego art. 363 § 1 k.c. nie przewiduje możliwości podnoszenia zarzutu, iż koszty restytucji są nadmierne. Jest to możliwe wyłącznie, gdy poszkodowany zażąda przywrócenia stanu poprzedniego. Powołanie się na nadmierność kosztów mogłoby w takim wypadku co najwyżej odgrywać jedynie pośrednią rolę jako argument, że żądana kwota nie jest odpowiednia⁶⁸. Prowadziłoby to do wniosku, że w niektórych sytuacjach poszkodowany może żądać odszkodowania pieniężnego w wysokości obliczonej zasadniczo na podstawie hipotetycznych kosztów restytucji, ale dodatkowo jeszcze jakoś zmniejszonego, aby tylko spełnić kryterium „odpowiedniości”. Taka konkluzja w praktyce mogłaby doprowadzić do daleko idącej niepewności prawa.

⁶⁶ Podobnie tamże, s. 57–58.

⁶⁷ Podobnie M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 507.

⁶⁸ Zauważa to B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji...*, s. 59.

Powyższe rozważania prowadzą ostatecznie do wniosku, że odszkodowania pieniężnego obliczonego metodą kosztorysową nie sposób uznać ani za postać restytucji naturalnej, ani za odpowiednią sumę pieniężną w rozumieniu art. 363 § 1 zdanie pierwsze k.c. Wniosek taki zgodny jest z konsekwentnie bronionym w literaturze poglądem, zgodnie z którym poszkodowany, dopóki sam nie poniesie kosztów restytucji, nie może żądać zapłaty odpowiadającej im sumy, a ugruntowane od dziesięcioleci orzecznictwo i praktyka w odniesieniu do stosowania metody kosztorysowej są w istocie błędne⁶⁹. Na rzecz tego stanowiska przemawia silnie argument, zgodnie z którym prawo polskie przewiduje tylko dwa wzajemnie wyłączające się sposoby naprawienia szkody w postaci restytucji naturalnej i zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej, tj. sumy wyznaczonej zgodnie z metodą różnicy⁷⁰. Do konstruowania innego sposobu naprawienia szkody brak jest podstaw. W przeciwieństwie do tego z mocy wyraźnego przepisu (obecnie § 249 ust. 2 zdanie pierwsze niemieckiego Kodeksu cywilnego – Bürgerliches Gesetzbuch, dalej: BGB⁷¹) podstawa taka natomiast istnieje w prawie niemieckim, co w sytuacji braku podobnej regulacji w naszym systemie prawnym dowodzić ma odmienności rozwiązania przyjętego przez ustawodawcę⁷². Szkoda w postaci kosztów naprawy rzeczy, gdy naprawa taka nie została jeszcze dokonana, jest w istocie szkodą przyszłą i niepewną, zwłaszcza że poszkodowany może wykorzystać otrzymaną sumę w dowolny sposób. Mogłoby to prowadzić do nieuzasadnionego wzbogacenia poszkodowanego, jeżeli zaniecha on dokonania naprawy⁷³.

Podkreśla się wreszcie, że nawet jeżeli poszkodowany ostatecznie naprawi rzecz, rzadko zdarza się, aby rzeczywiste koszty naprawy odpowiadały ich dokonaniemu

⁶⁹ Tak M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 506 i n.; tenże, glosa do uchwały składu 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, *Prawo Asekuracyjne* 2008, nr 2, s. 97 i n.; tenże, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, *Studia Iuridica* 2007, t. 47, s. 108–111; tenże, glosa do wyroku SN z dnia 12 stycznia 2006 r., II CK 327/05, *Prawo Asekuracyjne* 2009, nr 1, s. 67 i n.; J. Żak, W. Szczypiński, *VAT przy wypłacie odszkodowania metodą kosztorysową*, *Prawo Asekuracyjne* 2007, nr 3, s. 60–62.

⁷⁰ M. Kaliński, glosa do uchwały składu 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, s. 98–99; tenże, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, s. 109.

⁷¹ „Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen“.

⁷² M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 498–499; tenże, glosa do uchwały składu 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, s. 100; tenże, glosa do wyroku SN z dnia 12 stycznia 2006 r., II CK 327/05, s. 69–70; tenże, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, s. 110.

⁷³ Tenże, *Szkoda na mieniu...*, s. 498; tenże, glosa do uchwały składu 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, s. 101; tenże, *O wadliwej obiektywizacji szkody*, s. 110.

wcześniej oszacowaniu. Wobec tego, takie określenie wysokości odszkodowania w większości przypadków będzie prowadzi albo do bezpodstawnego wzbogacenia się poszkodowanego, albo też do przeciwnego skutku, gdy z otrzymanej kwoty nie będzie on w stanie pokryć faktycznych kosztów naprawy⁷⁴.

Zaakceptowanie zaprezentowanego stanowiska wydaje się jednak trudne z dwóch powodów. Po pierwsze, z pragmatycznego punktu widzenia całkowite odrzucenie dominującej praktyki prowadziłoby do sytuacji, w której jakiegokolwiek dalsze wnioski musiałyby być zupełnie od niej oderwane i mogłyby mieć wartość wyłącznie teoretyczną z niewielką nadzieją na zmianę istniejącego stanu rzeczy. Należy też wziąć pod uwagę, że utrzymywanie się określonej praktyki przez kilkadziesiąt lat musi oznaczać, że zaspokaja ona jakieś realnie istniejące potrzeby gospodarcze i społeczne. Po drugie zaś, wniosek o niemożliwości korzystania z metody kosztorysowej budzi wątpliwości z celowościowego punktu widzenia, zwłaszcza w stosunkach z ubezpieczycielem (te zaś, jak wyżej wskazano, zdecydowanie dominują w badanych sprawach). Jego przyjęcie oznaczałoby, że poszkodowany może dochodzić od ubezpieczonego sprawcy naprawienia szkody w którymkolwiek z dwóch sposobów przewidzianych w art. 363 § 1 k.c., podczas gdy w stosunku do ubezpieczyciela uprawnienia poszkodowanego ograniczają się tylko do możliwości żądania zapłaty sumy pieniężnej określonej zgodnie z metodą różnicy. Godziłoby to zarówno w interesy poszkodowanego⁷⁵, jak i samego ubezpieczonego, gdyż poszkodowany, pozbawiony możliwości żądania zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji od ubezpieczyciela, byłby bardziej skłonny do żądania przywrócenia stanu poprzedniego wprost od ubezpieczonego, nie zadowolając się zapłatą sumy pieniężnej wyliczonej zgodnie z metodą dyferencyjną.

W obowiązującym ustawodawstwie można ostatecznie znaleźć uzasadnienie dla stosowania „metody kosztorysowej”, choć będzie ono możliwe do zastosowania wyłącznie w stosunkach, w których za szkodę odpowiada ubezpieczyciel OC sprawcy. Wyniki przeprowadzonego badania prowadzą jednak do wniosku, że jest to zdecydowana większość wszystkich spraw, w związku z czym znaczenia takiego

⁷⁴ J. Żak, W. Szczypiński, *VAT przy wypłacie odszkodowania...*, s. 60–61.

⁷⁵ Zauważa to B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji...*, s. 59–60.

rozwiązania nie należy umniejszać. Jak wyżej wskazano⁷⁶, wniosek co do tego, że naprawienie szkody przez ubezpieczyciela może nastąpić wyłącznie w pieniądzu, wynika z art. 822 § 1 k.c., w którym mowa jest o „zapłaceniu” odszkodowania. Przepis ten stanowi regulację szczególną w stosunku do art. 363 § 1 k.c., który przewiduje nie tylko pieniężną formę odszkodowania. Nie należy jednak uznawać na tej podstawie, że regulacja szczególna po prostu eliminuje jedno z roszczeń przysługujących poszkodowanemu, ograniczając jego prawa do żądania zapłaty sumy pieniężnej określonej zgodnie z metodą różnicy. Bardziej właściwe wydaje się przyjęcie, że art. 822 § 1 k.c. modyfikuje normę wynikającą z art. 363 § 1 k.c. jedynie w ten sposób, iż wynikające z tego ostatniego przepisu roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego *in natura*, w stosunkach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przekształca się w roszczenie o zapłatę kosztów takiej restytucji. Jak się wydaje, wniosek taki zaakceptował Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z 17.11.2011 r.⁷⁷, gdzie w odniesieniu do analizowanego problemu w uzasadnieniu znalazło się następujące stwierdzenie: „Można zatem przyjąć, że poszkodowanemu przysługuje roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego także wobec ubezpieczyciela, ale ze względu na charakter świadczenia ubezpieczeniowego roszczenie to przybiera postać żądania «restytucji pieniężnej» umożliwiającej definitywne przywrócenie stanu poprzedniego. Sprzyja to ochronie poszkodowanego, która jest ideą przewodnią ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej”. Podobnie Sąd Najwyższy przyjął również w uzasadnieniu uchwały z 22.11.2013 r.⁷⁸, gdzie stwierdził, że „[...] naprawienie szkody przez ubezpieczyciela polega na zapłaceniu kwoty pieniężnej koniecznej do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. W takim przypadku poszkodowanemu przysługuje roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego także wobec ubezpieczyciela, ale ze względu na charakter świadczenia ubezpieczeniowego przybiera ono postać żądania «restytucji pieniężnej» umożliwiającej przywrócenie stanu poprzedniego [...]”.

Z powyższego wynika, że możliwość żądania naprawienia szkody metodą kosztorysową nie przysługuje poszkodowanemu w ogólnym prawie

⁷⁶ Zob. pkt 2 niniejszej części opracowania.

⁷⁷ III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28.

⁷⁸ III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85.

odszkodowawczym, ale jest szczególną instytucją mającą zastosowanie w stosunkach ubezpieczeniowych, której podstawę prawną stanowi modyfikacja normy wynikającej z art. 363 § 1 k.c. przez art. 822 § 1 k.c.

Przeprowadzone badania nie pozwalają na wyciągnięcie wniosku, czy praktyka sądów powszechnych jest zgodna z przyjętymi powyżej założeniami. Weryfikacja tej kwestii byłaby możliwa, gdyby ustalić, czy rozpowszechnione jest stosowanie metody kosztorysowej naprawienia szkody także w innych stosunkach odszkodowawczych niż te z udziałem ubezpieczyciela OC. Jak wynika z przedstawionych powyżej wyników badań⁷⁹, wśród analizowanych spraw znalazło się jedynie 8 takich, w których pozwany był podmiot bezpośrednio odpowiadający za wyrządzoną szkodę. Wśród tych 8 spraw, odszkodowania z tytułu naprawienia szkody w pojeździe wyliczonego metodą kosztorysową żądano w 5 przypadkach, jednakże w 3 z nich chodziło o roszczenie regresowe ubezpieczyciela, który sam wcześniej wypłacił odszkodowanie wyliczone metodą kosztorysową. W pozostałych dwóch postępowaniach sądy uznały za zasadne zastosowanie metody kosztorysowej w stosunku do osoby odpowiedzialnej za szkodę niebędącej ubezpieczycielem, z tym że jedna z nich⁸⁰ zakończyła się wydaniem nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym, a w drugiej⁸¹ spór między stronami koncentrował się wokół innych kwestii niż metoda wyliczenia odszkodowania.

6.2. Podstawowe dane odnoszące się do poszczególnych spraw

Jak wynika z przeprowadzonego badania, metoda kosztorysowa jest najbardziej rozpowszechnionym sposobem wyliczania wysokości odszkodowania za szkodę w pojeździe, gdyż zastosowano ją aż w 131 spośród badanych spraw.

Spośród nich powództwo zostało uwzględnione w całości w 56, a w części w 48 sprawach, w tym w jednej, w której wysokość roszczenia wyliczono ostatecznie inaczej niż na podstawie metody kosztorysowej. Roszczenie oddalono w całości

⁷⁹ Zob. pkt 2.2. w części II niniejszego opracowania.

⁸⁰ Postępowanie toczące się przed Sądem Rejonowym Poznań-Stare Miasto w Poznaniu, sygn. akt XII Nc 698/18/6/a.

⁸¹ Postępowanie toczące się przed Sądem Rejonowym w Belchatowie, sygn. akt I C 83/14.

w 11 przypadkach, z tym że w 6 z nich przyczyną oddalenia nie były kwestie związane z wyliczeniem szkody. Bez rozstrzygnięcia merytorycznego zakończyło się 13 spraw. Jeżeli odnieść te dane wyłącznie do spraw, w których roszczenie było oparte na ogólnych zasadach odpowiedzialności (123 sprawy), powództwo uwzględniono w całości w 53, a w części w 47 sprawach, w tym w jednej, w której wysokość roszczenia wyliczono ostatecznie inaczej niż na podstawie metody kosztorysowej. Bez rozstrzygnięcia merytorycznego zakończyło się 13 spraw, a w 7 oddalono powództwo w całości.

W 106 z analizowanych spraw zaangażowani byli biegli. Przedmiot ich opinii stanowiły kwestie decydujące o przypisaniu sprawcy odpowiedzialności za wypadek, jak również o związku konkretnych uszkodzeń z wypadkiem. Najczęstszym przedmiotem opinii wydawanej przez biegłego pozostawała jednak wysokość uzasadnionych kosztów naprawy.

6.3. Wyłączenia stosowania metody kosztorysowej

Jak wyżej wskazano, w orzecznictwie i praktyce przyjmuje się powszechnie, że do odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową należy stosować wszystkie zasady wynikające z art. 363 § 1 k.c. Oznacza to, że odszkodowania pieniężnego w wysokości kosztów hipotetycznej restytucji poszkodowany nie może żądać, gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. W warunkach gospodarki rynkowej w odniesieniu do powtarzalnych dóbr, którymi są pojazdy, te dwie ostatnie przesłanki nie mają odrębnego charakteru. Nadmierne trudności związane są zazwyczaj z utrudnionym dostępem do niektórych dóbr lub usług, a w analizowanej sytuacji oznaczają jedynie konieczność poniesienia większych kosztów. Jeżeli przesłanka nadmiernych trudności miałaby zaś kiedykolwiek występować samodzielnie, może ona mieć zastosowanie jedynie do dokonania restytucji naturalnej w ścisłym tego słowa znaczeniu, a nie do zapłaty odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową, która to zapłata z natury rzeczy nie może się wiązać z nadmiernymi trudnościami⁸².

⁸² Zob. szerzej M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej...*, s. 300-301.

Z kryterium w postaci nadmiernych kosztów restytucji w praktyce wiąże się znaczna liczba sporów, jednak jak wyżej wspomniano⁸³, w orzecznictwie właściwie jednolicie przyjmuje się, że nie jest nadmierny koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku. Kryterium to powszechnie stosowały również sądy w sprawach będących przedmiotem przeprowadzonego badania, w których żądano odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową, a roszczenie odszkodowawcze oparte było na zasadach określonych przepisami prawa. Jedynie w jednej ze spraw⁸⁴ sąd wskazał, że nadmierny nie jest koszt naprawy nieprzewyższający „znacząco” wartości pojazdu przed wypadkiem.

Paradoksalnie więcej kontrowersji przy stosowaniu kryteriów z art. 363 § 1 zdanie drugie k.c. może budzić przypadek niemożności restytucji naturalnej. Wątpliwości nie występują, jeżeli niemożność przywrócenia stanu poprzedniego miała charakter pierwotny – występowała już w chwili zajścia zdarzenia powodującego szkodę. Skoro nigdy nie było możliwe przywrócenie stanu poprzedniego, nie jest także możliwe oszacowanie hipotetycznych kosztów takiego przywrócenia i tym samym ograniczenie zobowiązania ubezpieczyciela wyłącznie do świadczenia oznaczonego zgodnie z metodą różnicy nie powinno budzić wątpliwości. Kontrowersje mogą jednak występować w sytuacjach, gdy bezpośrednio po wyrządzeniu szkody przywrócenie stanu poprzedniego było możliwe, natomiast stało się ono niemożliwe wskutek późniejszych zdarzeń. Z taką sytuacją w praktyce mamy do czynienia przede wszystkim w trzech przypadkach:

- a) gdy uszkodzony zbył pojazd w stanie uszkodzonym,
- b) gdy uszkodzony samodzielnie naprawił już pojazd,
- c) gdy wierzytelność odszkodowawcza dochodzona jest przez cesjonariusza, który nie nabył jednocześnie uszkodzonego pojazdu.

W wymienionych przypadkach można wyobrazić sobie oszacowanie wysokości odszkodowania metodą kosztorysową przy uwzględnieniu stanu, gdy naprawa była

⁸³ Zob. pkt 4 niniejszej części opracowania.

⁸⁴ Wyrok Sądu Rejonowego w Kartuzach, sygn. akt I C 87/14.

jeszcze możliwa, a następnie żądanie jego wypłaty pomimo następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego wydaje się dominować pogląd, że żądanie zapłaty odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową jest możliwe, choćby wykluczone było dokonanie naprawy. W uzasadnieniu wyroku z 27.6.1988 r.⁸⁵ stwierdzono co następuje: „[...] roszczenie o świadczenia należne od PZU w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej (OC) z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana. [...] Naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczeń PZU i jej faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na powyższy sposób ustalenia ich wysokości”. Stanowisko zajęte przez Sąd w tym orzeczeniu nie jest jednak całkowicie jasne. W dalszej części uzasadnienia odczytać można pogląd, zgodnie z którym poszkodowany może żądać odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową, jeżeli „wykona naprawę w niepełnym zakresie lub używając niższej jakości części lub materiałów niż technicznie przewidziane w rzeczywistości” i w rezultacie „nie przywróci w pełni stanu sprzed wypadku”. Wówczas jego szkoda nie zostanie w pełni naprawiona. Zdaniem Sądu „[w] takim wypadku różnica między ceną kosztorysową a faktycznie poniesioną ceną remontu niepełnego przypaść powinna poszkodowanemu jako należność odszkodowawcza”.

W wyroku z 16.5.2002 r.⁸⁶ Sąd Najwyższy przyjął z kolei, że poszkodowany może żądać zapłaty odszkodowania oszacowanego metodą kosztorysową pomimo tego, że faktycznie sprzedał już pojazd w stanie uszkodzonym, w związku z czym jasne jest, że naprawy nie dokona. Zdaniem sądu „[...] obecnie samochód jest przedmiotem powszechnego użytku, niezbędnym na co dzień, a zatem jeśli powód czekając na wypłatę odszkodowania podjął decyzję o sprzedaży samochodu uszkodzonego, to nie można samym tym faktem uzasadniać wniosku, że nie może on domagać się odszkodowania w postaci kosztów naprawy samochodu, skoro jej nie dokonał. Jak to wyżej wskazano, rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dla dochodzenia odszkodowania z tytułu uszkodzonego samochodu, obliczonego

⁸⁵ I CR 151/88, LEX nr 8894.

⁸⁶ V CKN 1273/00, LEX nr 55515.

na podstawie ustalonych kosztów naprawy. Zastosowanie takiego miernika dla ustalenia wysokości odszkodowania wymaga przede wszystkim jego kompensacyjna funkcja”.

Odmienny od powyższego wniosek wydaje się wynikać z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 12.1.2006 r.⁸⁷ Zgodnie z tym orzeczeniem „[j]eżeli odszkodowanie jest przyznawane w sytuacji, gdy nie jest wyjaśnione, w jaki sposób nastąpi usunięcie skutków zdarzenia, które szkodę wywołało, to zakład ubezpieczeń nie ma podstaw, aby wartość koniecznych robót liczyć bez podatku VAT. W sytuacji jednak, gdy nie ulega wątpliwości, że ubezpieczony wykonał określone roboty sam, a więc nie ma podstaw, aby do wartości tych robót doliczać podatek VAT, to przyznanie odszkodowania w wysokości obejmującej ten podatek, naruszałoby przepis art. 805 § 2 pkt 1 k.c. i prowadziło do bezpodstawnego wzbogacenia ubezpieczonego”. W stanie faktycznym, w którym wydane zostało to orzeczenie chodziło o ubezpieczenie mienia, a nie odpowiedzialności cywilnej i rozumowanie Sądu odnosiło się nie do możliwości stosowania metody kosztorysowej w ogólności, ale jedynie kwestii doliczenia podatku VAT. Jak się jednak wydaje, nie zmienia to zasadniczo znaczenia orzeczenia i oceny sposobu rozumowania sądu, gdyż ujmowanie podatku VAT, jako elementu szkody, wydaje się naturalną konsekwencją zastosowania metody kosztorysowej⁸⁸. Zakwestionowanie możliwości doliczenia podatku VAT do odszkodowania po dokonaniu samodzielnego przywrócenia stanu poprzedniego może być rozumiane jako zakwestionowanie stosowania metody kosztorysowej w sytuacji, gdy stan poprzedni jest już przywrócony samodzielnie przez poszkodowanego.

Zasadne wydaje się stanowisko wyłączające możliwość korzystania z metody kosztorysowej, gdy naprawa pojazdu nie jest już możliwa. Z wypłatą odszkodowania wyliczonego zgodnie z zasadami metody kosztorysowej zawsze wiąże się ryzyko wzbogacenia (rzadziej pokrzywdzenia) poszkodowanego, gdyż nie musi on przeznaczyć otrzymanych środków na dokonanie naprawy rzeczy. Takie ryzyko można jednak zaakceptować, gdyż większe znaczenie powinien mieć przedstawiony powyżej argument, zgodnie z którym uprawnienia poszkodowanego w stosunku

⁸⁷ II CK 327/05, LEX nr 164791.

⁸⁸ Zob. pkt 6.4. poniżej.

do ubezpieczyciela nie powinny być znacząco węższe niż w stosunku do ubezpieczonego bezpośrednio odpowiadającego za szkodę. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu przywrócenie stanu poprzedniego nie jest już możliwe, sytuacja jest jednak odmienna. Poszkodowany nie może wówczas domagać się przywrócenia stanu poprzedniego od ubezpieczonego sprawcy szkody, a roszczenie odszkodowawcze w stosunku do niego powinno ograniczać się do odszkodowania pieniężnego obliczonego zgodnie z metodą różnicy. Brak jest w związku z tym podstaw, aby wobec ubezpieczyciela poszkodowanemu nadal przysługiwało roszczenie o zapłatę odszkodowania stanowiącego postać „restytucji pieniężnej” w podanym powyżej rozumieniu. Jasne pozostaje wówczas, że odszkodowanie oszacowane według metody kosztorysowej nie zostanie przeznaczone na pokrycie kosztów restytucji naturalnej, a jego wypłata doprowadzi do niesłusznego wzbogacenia poszkodowanego, jeżeli (co w praktyce jest regułą) przekroczy wysokość odszkodowania wyznaczonego według metody różnicy. Rzeczywiście poniesiona szkoda jest zresztą wówczas łatwa do oszacowania. Jeżeli poszkodowany sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym, będzie ona równa różnicy między ceną uzyskaną ze sprzedaży a ceną jaką mógłby uzyskać, gdyby sprzedawał pojazd w stanie nieuszkodzonym. Jeżeli poszkodowany naprawił pojazd (przez co należy rozumieć naprawę zupełną, w pełni przywracającą właściwości pojazdu sprzed wypadku), wiadomo jakie poniósł koszty z tego tytułu i nie ma powodów, aby przyznawać mu odszkodowanie w innej (zazwyczaj wyższej) wysokości.

Bardziej skomplikowany jest przypadek przeniesienia wierzytelności odszkodowawczej na podmiot trzeci. Nie rozwijając tego zagadnienia, zasadne wydaje się wówczas przyjęcie, że wierzytelność odszkodowawcza w postaci kosztów niedokonanej naprawy może zostać zbyta tylko wraz z uszkodzonym pojazdem, w innym zaś przypadku należy przyjąć niemożliwość jej scedowania ze względu na właściwość zobowiązania (art. 509 § 1 k.c.). Nie ma oczywiście przeszkód, aby bez pojazdu zbyć wierzytelność odszkodowawczą wyliczoną tradycyjną metodą różnicy.

Analiza badanych spraw prowadzi do wniosku, że sądy wychodziły zazwyczaj z założeń odmiennych niż zaprezentowane powyżej, przyjmując, że niemożliwość naprawy pojazdu nie wyklucza stosowania metody kosztorysowej. Spośród 123 spraw, w których żądanie naprawienia szkody tą metodą oparte było na powszechnie

obowiązujących przepisach prawa, aż w 59 przypadkach na podstawie akt nie udało się w ogóle ustalić, czy naprawa pojazdu była jeszcze możliwa. Świadczy to najprawdopodobniej o tym, że zarówno strony, jak i sąd uznawały tę okoliczność za nieistotną. Naprawa pojazdu była możliwa w chwili wniesienia powództwa jedynie w stosunku do 16 pojazdów, przy czym w 10 przypadkach chodziło o naprawę usuwającą wszystkie uszkodzenia pochodzące z wypadku, a w 6 przypadkach pojazd został już częściowo naprawiony, ale wymagał dalszych napraw. W 19 przypadkach domagano się zapłaty kosztów hipotetycznej naprawy pojazdu, który został już faktycznie naprawiony, w 9 przypadkach pojazd został zbyty na rzecz osoby trzeciej w stanie uszkodzonym, w 14 przypadkach wierzytelność odszkodowawczą przeniesiono na rzecz podmiotu niedysponującego pojazdem, a w 6 sprawach wystąpiły inne przyczyny, z powodu których pojazd nie mógł być naprawiony, co najczęściej oznacza kombinację przyczyn wskazanych powyżej.

Spośród spraw, w których naprawa nie była już możliwa w chwili wniesienia powództwa (łącznie 48), tylko w 17 przypadkach zastosowanie metody kosztorysowej budziło spór między stronami lub wątpliwości sądu. Spośród wszystkich 48 przypadków ostatecznie powództwo zostało uwzględnione w całości w 20, a w części w 23 sprawach. W jednej sprawie powództwo oddalono ze względu na niewykazanie podstaw odpowiedzialności, jedna zakończyła się bez rozstrzygnięcia merytorycznego, w jednej sąd wyliczył należność na innej podstawie niż metoda kosztorysowa⁸⁹, a jedynie w 2 sprawach powództwo zostało oddalone, przy czym tylko w jednej z nich z argumentacją, zgodnie z którą stosowanie metody kosztorysowej jest niedopuszczalne, jeżeli pojazd zbyto w stanie uszkodzonym⁹⁰. Sporadycznie zdarzały się sprawy⁹¹, w których pośrednio z akt postępowań wynikało

⁸⁹ W sprawie o sygn. I C 596/14 Sąd Rejonowy w Bytomiu zgodnie z opinią biegłego oparł się na hipotetycznych kosztach naprawy, która została faktycznie dokonana – wyliczył hipotetyczne koszty tego, co zostało, a nie tego co powinno zostać zrobione.

⁹⁰ Tak trafnie Sąd Rejonowy dla Warszawy-Mokotowa w sprawie o sygn. II C 3039/14. W drugiej ze spraw, w których oddalono powództwo, Sąd Rejonowy w Żaganiu (sygn. akt I C 332/14) uznał, że koszty naprawy przekraczały wartość pojazdu.

⁹¹ W prowadzonym przez Sąd Rejonowy w Grodzisku Wielkopolskim postępowaniu o sygn. akt I C 739/14 zarówno pozwany, jak i (najprawdopodobniej) sąd stali na stanowisku, że gdyby naprawa została dokonana, żądanie odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową nie byłoby już możliwe. W rzeczywistości powód jednak nie dokonał naprawy. W prowadzonym przez Sąd Rejonowy w Świebodzinie postępowaniu o sygn. akt I C 204/14 sąd dopuścił stosowanie metody kosztorysowej, mimo że pojazd nie mógł zostać naprawiony wobec jego zbycia. Kwestia ta najprawdopodobniej została zauważona przez pełnomocnika powoda, który, przesłuchując swojego mocodawcę, zadawał

prezentowane tu stanowisko, zgodnie z którym niemożliwość naprawy pojazdu wyklucza stosowanie metody kosztorysowej.

Za charakterystyczny dla rozważanego zagadnienia można uznać przebieg postępowania toczącego się w pierwszej instancji przed Sądem Rejonowym w Świebodzinie⁹². Sąd przyjął tu, że ponieważ pojazd został zbyty w stanie uszkodzonym, to szkodą jest nie koszt przywrócenia go do stanu sprzed kolizji lecz różnica między rynkową wartością pojazdu powoda w stanie nieuszkodzonym, jaką miałby on w dniu zbycia przez powoda, a ceną, którą powód otrzymał od nabywcy za samochód w stanie uszkodzonym. Sąd uznał przy tym, że reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika powód nie przeprowadził dowodów na okoliczność wysokości tej różnicy, mimo stanowiska pozwanego akcentującego jej znaczenie dla sprawy. Sąd drugiej instancji⁹³ uwzględnił apelację powoda, uznając, że fakt zbycia samochodu po kolizji bez jego wcześniejszej naprawy nie może skutkować pozbawieniem poszkodowanego prawa do części odszkodowania. Powód, zdaniem Sądu Okręgowego, nie miał obowiązku naprawiania uszkodzeń pojazdu po kolizji, która to szkoda była następstwem zawinionego działania osoby posiadającej ubezpieczenie OC u pozwanego. Nie było żadnych przeszkód, aby uszkodzony pojazd po jego oględzinach zbyć. Nie jest też istotna cena, za którą uszkodzony samochód został zbyty, gdyż jest to kwestia umowy stron tej transakcji. Prawem powoda było natomiast domagać się zapłacenia przez ubezpieczyciela takiej kwoty, która pokryłaby koszt naprawy uszkodzeń, gdyby do takiej naprawy doszło. Co charakterystyczne jednak, Sąd Okręgowy nie był w tej sprawie w pełni konsekwentny, gdyż zasądził koszt naprawy w kwocie netto, uzasadniając to tym, że „powód nie naprawiał pojazdu, a tym samym nie zapłacił związanego z naprawą podatku VAT, a w konsekwencji całkowita wartość szkody wyniosła koszty naprawy netto”.

pytania w taki sposób, aby uzyskać odpowiedź, że żądana kwota mieści się także w szkodzie wyliczonej jako różnica między ceną uzyskaną ze sprzedaży a wartością pojazdu bez uszkodzeń.

⁹² Sygn. akt I C 241/12.

⁹³ Sąd Okręgowy w Zielonej Górze, sygn. akt VI Ca 545/15.

6.4. Podatek VAT jako element szkody

Kwestia uwzględnienia podatku VAT przy naprawieniu szkody metodą kosztorysową nie powinna co do zasady budzić wątpliwości, gdyż podatek ten jest elementem ceny, którą powinien zapłacić poszkodowany, jeżeli zleci dokonanie naprawy pojazdu. Zagadnienie to wymaga jednak odrębnego omówienia ze względu na niekiedy odmienne podejście orzecznictwa⁹⁴ do podatku VAT niż do innych elementów ceny, a także szczególną regulację w prawie niemieckim, gdzie w kodeksie cywilnym wyraźnie przewidziano, że podatek od wartości dodanej może być elementem odszkodowania pieniężnego determinowanego wysokością kosztów przywrócenia stanu poprzedniego jedynie wówczas, gdy został faktycznie zapłacony (§ 249 BGB⁹⁵).

Podatku VAT przy naprawieniu szkody metodą kosztorysową dotyczyła uchwała Sądu Najwyższego z 15.11.2001 r.⁹⁶, w której przyjęto, że „[o]dszkodowanie za szkodę poniesioną w wyniku uszkodzenia pojazdu mechanicznego, należącego do poszkodowanego nie będącego podatnikiem podatku VAT, ustalone według cen części zamiennych i usług koniecznych do wykonania naprawy pojazdu, obejmuje mieszczący się w tych cenach podatek VAT”. Teza ta znalazła potwierdzenie w wyroku Sądu Najwyższego z 20.2.2002 r.⁹⁷, w którym wyraźnie stwierdzono, że bez znaczenia pozostaje, czy naprawa została już wykonana i podatek VAT faktycznie zapłacony przez poszkodowanego, gdyż „[...] obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić”. Zbliżone stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 7.8.2003 r.⁹⁸

⁹⁴ Zob. powyżej.

⁹⁵ „Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist“.

⁹⁶ III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74.

⁹⁷ V CKN 908/00, LEX nr 54365.

⁹⁸ IV CKN 387/01, LEX nr 141410.

Wobec następujących po wydaniu wspomnianych orzeczeń zmian legislacyjnych aktualność dotychczasowej linii orzecznictwa musiał potwierdzić Sąd Najwyższy w uchwale składu 7 sędziów z 17.5.2007 r.⁹⁹, zgodnie z tezą której „[o]dszkodowanie przysługujące na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę powstałą w związku z ruchem tego pojazdu, ustalone według cen części zamiennych i usług, obejmuje kwotę podatku od towarów i usług (VAT) w zakresie, w jakim poszkodowany nie może obniżyć podatku od niego należnego o kwotę podatku naliczonego”.

Spośród badanych spraw aż w 115 przypadkach w ramach żądania zwrotu kosztów naprawy zażądano także podatku VAT. Odnotowano jedynie 8 przypadków, w których nie zgłoszono takiego żądania, przy czym w 3 z nich powodowi przysługiwało prawo odliczenia podatku naliczonego. Tak mały udział spraw, w których poszkodowany mógł odliczyć podatek, był zapewne spowodowany tym, że badano wyłącznie postępowania toczące się w wydziałach cywilnych, a nie gospodarczych. Kwestia podatku VAT nie budziła na ogół wątpliwości przy orzekaniu. W 2 sprawach sądy oddaliły powództwo w zakresie tego podatku ze względu na ustalenie, że powodowi przysługuje prawo jego odliczenia¹⁰⁰. Charakterystyczne jest, że w 2 sprawach, uznając co do zasady możliwość stosowania metody kosztorysowej, sąd oddalił jednak roszczenie w zakresie podatku VAT w sytuacjach, gdy pojazd został już naprawiony¹⁰¹ lub też zbyty w stanie uszkodzonym¹⁰².

6.5. Miejsce naprawy pojazdu – poziom cen

Powszechnie aprobowany wydaje się pogląd, że w wypadku żądania naprawienia szkody metodą kosztorysową należy stosować kryteria określania wysokości cen wskazane w omówionym powyżej¹⁰³ wyroku Sądu Najwyższego z 13.6.2003 r.¹⁰⁴,

⁹⁹ III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144.

¹⁰⁰ Wyrok Sądu Rejonowego w Kielcach, sygn. akt. I C 970/14; wyrok Sądu Rejonowego w Bartoszycach, sygn. Akt I C 788/13.

¹⁰¹ Wyrok Sądu Rejonowego w Słupsku, sygn. akt IX C 534/12.

¹⁰² Przywoływany powyżej wyrok Sądu Okręgowego w Zielonej Górze, sygn. akt VI Ca 545/15.

¹⁰³ Zob. pkt 5.4. tej części opracowania.

w którym przyjęto, że chodzi o ceny występujące na lokalnym rynku, odrzucając jednocześnie założenie, że wzięte pod uwagę powinny być ceny przeciętne. Stanowisko to budzi zastrzeżenia. Wspomniana uchwała została wydana w stanie faktycznym, w którym chodziło o rzeczywiście poniesione koszty naprawy. Jeżeli poszkodowany koszty takie poniósł, za usprawiedliwione można uznać żądanie ich zwrotu, nawet jeżeli byłyby równe najwyższym kosztom naprawy, jakie na lokalnym rynku występują. Sytuacja nie podlega jednak takiej samej ocenie, jeżeli koszty nie zostały faktycznie poniesione, a zwłaszcza wtedy, gdy wiadomo, że poniesione nie zostaną, bo naprawa nie może być już dokonana. Zastosowanie kryteriów z wymienionej uchwały musiałoby oznaczać, że poszkodowany może w każdym wypadku żądać zwrotu hipotetycznych kosztów naprawy wyliczonych według najwyższych stawek występujących na lokalnym rynku. Nie miałby on żadnego powodu, aby ograniczać się np. do stawek przeciętnych. Zgodnie z dominującą linią orzecniczą¹⁰⁵ możliwość żądania kosztów naprawy według stawek najwyższych występowałaby także w sytuacji, w której poszkodowany rzeczywiście naprawił pojazd po stawkach niższych. Z aksjologicznego punktu widzenia zaakceptowanie takiej możliwości wydaje się trudne, gdyż oznaczałoby aprobatę dla sytuacji, w której poszkodowany jawnie wzbogaca się wskutek wyrządzenia mu szkody.

Poziom wynagrodzenia należnego za naprawę w wypadku stosowania metody kosztorysowej był sporny między stronami lub budził wątpliwości sądu w większości z badanych spraw. Problem ten wystąpił w 85 (ok. 65%) postępowaniach spośród wszystkich spraw, w których żądano naprawienia szkody metodą kosztorysową i w 79 (ok. 64%) postępowaniach, jeżeli uwzględnić wyłącznie sprawy, w których roszczenie opierało się na zasadach odpowiedzialności określonych w przepisach prawa. Niemal we wszystkich postępowaniach, w których problem ten wystąpił, przeprowadzono dowód z opinii biegłego.

W sprawach, w których roszczenie oparte było na zasadach odpowiedzialności odszkodowawczej określonych przepisami prawa, poszkodowany w 13 przypadkach żądał zwrotu kosztów naprawy w warsztacie posiadającym autoryzację, a w 44 przypadkach w warsztatach nieautoryzowanych. Stosunkowo liczne były sprawy,

¹⁰⁴ III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51.

¹⁰⁵ Zob. pkt 6.3. niniejszej części opracowania.

w których na podstawie akt nie dało się ustalić rodzaju warsztatu, którego ceny stanowiły punkt odniesienia do ustalenia kosztorysu, jednak biorąc pod uwagę wysokość tych cen, wydaje się, że zdecydowaną przewagę miały wśród nich warsztaty nieposiadające autoryzacji producenta pojazdu.

Najbardziej interesujące wyniki przynosi analiza poziomu cen określanych przez sądy jako zasadne dla ustalenia kosztorysu, według którego dochodzone może być odszkodowanie. Pomimo formalnej akceptacji wniosków przyjmowanych we wspomnianym powyżej wyroku Sądu Najwyższego z 13.6.2003 r. i niejednokrotnego odwoływania się do zawartego w nim odniesienia do „cen istniejących na lokalnym rynku”, w zdecydowanej większości przypadków sądy za właściwe uznawały ceny określane jako „średnie” lub „przeciętne”, co pozostaje w oczywistej sprzeczności z uzasadnieniem wymienionego orzeczenia. Ze względu na zróżnicowanie sformułowań używanych w uzasadnieniach wyroków nie sposób podać precyzyjnych danych statystycznych, ale ryzykując nieco zarzutem subiektywizmu można stwierdzić, że dotyczyło to ok. 90% orzeczeń, w których sądy musiały podjąć decyzję w odniesieniu do poziomu cen. Prowadzi to do konkluzji, że postulaty przedstawione na wstępie tego punktu opracowania są w rzeczywistości realizowane, pomimo formalnego przyjmowania założeń przeciwnych.

6.6. Wiek części zamiennych

W odniesieniu do kwestii wieku części zamiennych, których ceny mają stanowić podstawę wyliczenia odszkodowania metodą kosztorysową, aktualne pozostaje orzecznictwo Sądu Najwyższego przedstawione w części niniejszego opracowania poświęconej żądaniu zwrotu rzeczywiście poniesionych kosztów naprawy¹⁰⁶. Odnosi się to przede wszystkim do uchwały 7 sędziów Sądu Najwyższego z 12.4.2012 r.¹⁰⁷, w której przyjęto, że poszkodowany może żądać odszkodowania wyliczonego na podstawie cen części nowych, a obniżenie odszkodowania z tego powodu jest możliwe jedynie, jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że zastosowanie nowych części prowadzi do wzrostu wartości pojazdu.

¹⁰⁶ Zob. punkt 5.5. powyżej.

¹⁰⁷ III CZP 80/11, OSNC 2012, nr 10, poz. 112.

Z jednej strony zastosowanie powyższych reguł co do zasady nie powinno być kwestionowane. Żądając naprawienia szkody metodą kosztorysową poszkodowany powinien uzyskać środki pozwalające mu na dokonanie całkowitej naprawy pojazdu z zastosowaniem pełnowartościowych części zamiennych. Przemawia za tym nie tylko interes poszkodowanego, ale również publiczny, gdyż niepełna naprawa z wykorzystaniem używanych części, które często nie gwarantują bezpieczeństwa, może doprowadzić do sytuacji, gdy po drogach publicznych będą poruszać się pojazdy stwarzające zagrożenie. Z drugiej jednak strony przyznanie odszkodowania w wysokości uwzględniającej wartość nowych części może budzić wątpliwości, zwłaszcza gdy naprawienie pojazdu w ogóle nie jest już możliwe¹⁰⁸. Nawet zaś gdy naprawa może być dokonana, w praktyce trzeba brać pod uwagę, że w licznych przypadkach (a chyba nawet z reguły) otrzymane odszkodowanie nie zostanie przeznaczone na naprawę ani na zakup nowych części.

Problem wieku części zamiennych i ewentualnych potrąceń z tego tytułu rodził spór między stronami lub wątpliwości sądu w większości (73) ze spraw należących do analizowanej kategorii, w których problem ten był rozstrzygany na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa¹⁰⁹, a kontrowersje takie nie wystąpiły jedynie w 37 postępowaniach. Zwraca uwagę, że udział postępowań, w których kwestia ta była sporna, jest wyższy niż w przypadku żądania zwrotu kosztów samodzielnie przeprowadzonej naprawy¹¹⁰, co może być rezultatem kontrowersji, o jakich mowa powyżej. W prawie wszystkich przypadkach, gdy powstawały kontrowersje, konieczne było przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego.

Powodowie aż w 106 przypadkach zażądali odszkodowania wyliczonego według cen części fabrycznie nowych, a w 6 postępowaniach, występując z żądaniem, sami obniżyli wartość części stanowiącej podstawę wyliczenia odszkodowania, określając to mianem „urealnienia” lub „amortyzacji”. Ta ostatnia grupa spraw jest stosunkowo nieliczna, jednak zwraca uwagę, gdyż stanowisko zajęte w nich przez poszkodowanych oznacza, że przyjęli oni punkt widzenia odpowiedzialnych

¹⁰⁸ Zgodnie z wnioskami wyciągniętymi powyżej, w takich sytuacjach dopuszczalność naprawienia szkody metodą kosztorysową budzi wątpliwości co do zasady. Zob. pkt 6.3. tej części opracowania.

¹⁰⁹ Do tej kategorii spraw odnoszą się wszystkie dane podane poniżej.

¹¹⁰ Zob. punkt 5.5. niniejszej części opracowania.

za szkodę ubezpieczycieli, mimo że ten ostatni nie znajduje na ogół akceptacji w poglądach orzecznictwa.

Rozstrzygając sprawę, sąd w zdecydowanej większości, bo aż w 83 przypadkach, uznał za zasadne zastosowanie cen nowych części bez żadnych potrąceń z tego tytułu. W 2 przypadkach zastosowano potrącenie związane z wymianą części używanej na nową¹¹¹. W 1 sprawie sąd pomniejszył wysokość odszkodowania, ustalając, że wartość pojazdu wzrosłaby wskutek zastosowania nowych części przy naprawie¹¹². W 4 sprawach sąd w orzeczeniu przyjął wyrażnie, że gdyby pozwany wykazał, że zastosowanie nowych części spowodowało wzrost wartości pojazdu, to odszkodowanie uległoby zmniejszeniu, jednak dowód taki nie został skutecznie przeprowadzony¹¹³. Sąd stosował również potrącenia wartości części związane z wiekiem pojazdów w przypadkach, w których było to zgodne z żądaniem powoda. W pozostałych postępowaniach nie zapadło rozstrzygnięcie merytoryczne lub też zapadło rozstrzygnięcie takiej treści, które nie zmuszało do ustosunkowania się do analizowanego problemu.

6.7. Rodzaj części zamiennych

Również w odniesieniu do rodzaju części zamiennych, których ceny mają stanowić podstawę wyliczenia odszkodowania metodą kosztorysową, aktualne są uwagi przedstawione w części niniejszego opracowania poświęconej żądaniu zwrotu rzeczywiście poniesionych kosztów naprawy¹¹⁴. Zgodnie z nimi należy uwzględniać ceny tzw. części „O” opatrzonych znakiem towarowym producenta pojazdu. Co do zasady możliwe jest również branie pod uwagę cen tzw. części „Q” (tj. pochodzących

¹¹¹ W sprawie o sygn. akt I C 77/14 Sąd Rejonowy w Żaganiu zastosował potrącenie w wysokości 60% w odniesieniu do wahacza tylnego, który w ocenie sądu zużywa się w toku eksploatacji pojazdu. Uszkodzony pojazd cechował się stosunkowo znacznym przebiegiem (200.000 km.), przy czym w przypadku pozostałych części nie dokonano żadnych potrąceń. W sprawie o sygnaturze I C 3260/13 Sąd Rejonowy w Częstochowie oparł się na niezakwestionowanej opinii biegłego i zgodnie z nią obniżył wartość zderzaka z uwagi na jego wcześniejszą naprawę, a nie na wiek. Wartość innych części nie została obniżona.

¹¹² Wyrok Sądu Rejonowego w Żaganiu (I C 489/14). Wniosek o wzroście wartości pojazdu w razie naprawy wynikał z opinii biegłego, która najwyraźniej została zaaprobowana przez sąd, pomimo niesporządzenia uzasadnienia orzeczenia.

¹¹³ Wyroki Sądu Rejonowego w Bartoszycach, sygn. akt I C 788/13; w Częstochowie, sygn. akt XII C 3141/14; w Kartuzach, sygn. akt I C 87/14; w Kielcach, sygn. akt I C 708/14.

¹¹⁴ Zob. punkt 5.6. niniejszej części opracowania.

od tego samego producenta części), z zastrzeżeniem, że mogą wystąpić wyjątkowe sytuacje, gdy stosowaniu części „Q” sprzeciwiać się będzie interes poszkodowanego.

Problem rodzaju części zamiennych rodził spór między stronami lub wątpliwości sądu nawet w większej liczbie spraw (89)¹¹⁵, niż miało to miejsce w odniesieniu do wieku części zamiennych. Kontrowersje takie nie wystąpiły jedynie w 22 postępowaniach. Podobnie jak w przypadku omówionym w poprzedniej części opracowania (pkt 6.6.), udział postępowania, w których kwestia ta była sporna w razie dochodzenia odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową, jest wyższy niż w wypadku żądania zwrotu kosztów samodzielnie przeprowadzonej naprawy¹¹⁶. W prawie wszystkich postępowaniach, w których powstawały kontrowersje, konieczne było przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego.

Powodowie w 86 przypadkach zażądali odszkodowania wyliczonego według cen oryginalnych części opatrzonych oznaczeniem producenta pojazdu (części „O”), w 2 przypadkach podstawą obliczenia wysokości roszczenia były części „Q”, a w 11 ceny części scharakteryzowanych jako oryginalne, bez bliższego wskazania, czy chodziło o części „O”, czy części „Q”. W 1 postępowaniu żądane odszkodowanie wyliczono częściowo w oparciu o ceny części „Q”, a częściowo o ceny części „O”. Również w 1 postępowaniu odszkodowanie wyliczono według cen zamienników¹¹⁷.

Rozstrzygając sprawę, sąd w 68 przypadkach uznał za zasadne zastosowanie cen oryginalnych części z oznaczeniem producenta pojazdu, a w 13 przypadkach części „Q”. W 1 sprawie za podstawę wyliczenia szkody przyjęto zarówno ceny części „O”, jak i części „Q”. W 10 sprawach za podstawę kalkulacji przyjęto ceny części oryginalnych, bez sprecyzowania, czy chodzi o części „O”, czy części „Q”. Charakterystyczne jest, że aż w 3 postępowaniach za właściwe uznano wyliczenie odszkodowania na podstawie cen zamienników¹¹⁸. W pozostałych sprawach nie

¹¹⁵ Wszystkie dane podane w tej części opracowania odnoszą się do spraw, w których wysokość odszkodowania była określana na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa.

¹¹⁶ Zob. punkt 5.6. niniejszej części opracowania.

¹¹⁷ W sprawie toczącej się przed Sądem Rejonowym w Bartoszycach (sygn. akt I C 668/14) odszkodowania dochodził ubezpieczyciel z tytułu tzw. regresu nietypowego. Kalkulacja szkody na podstawie cen zamienników była spowodowana tym, że według wartości takich części ubezpieczyciel faktycznie wypłacił odszkodowanie, którego zwrotu dochodził.

¹¹⁸ W sprawie o sygn. akt XII C 3717/14 Sąd Rejonowy w Częstochowie uznał za zasadne uwzględnienie w kalkulacji szkody cen zamienników, a dopiero gdyby nie były one dostępne, cen

zapadło rozstrzygnięcie merytoryczne lub też zapadło rozstrzygnięcie takiej treści, które nie zmuszało do ustosunkowania się do analizowanego problemu.

7. Utrata wartości handlowej pojazdu

Stosunkowo dużo uwagi zarówno w orzecznictwie Sądu Najwyższego, jak i w literaturze, poświęcono zagadnieniu, czy w razie uszkodzenia pojazdu odszkodowanie ma pokryć wyłącznie koszty naprawy, czy też przy szacowaniu odszkodowania należy również uwzględnić fakt, że pojazd naprawiany ma zazwyczaj niższą wartość rynkową niż pojazd, który nigdy nie uległ wypadkowi. Historycznie najstarszy w odniesieniu do tej kwestii jest wyrok Sądu Najwyższego z 3.2.1971 r.¹¹⁹, w którym przyjęto, że „[j]eżeli w wyniku naprawy przywrócono uszkodzony samochód do stanu poprzedniego (art. 363 § 1 k.c.), właściciel samochodu nie może żądać zasądzenia ponadto sumy pieniężnej odpowiadającej obniżeniu «wartości handlowej» samochodu. O przywróceniu stanu poprzedniego można mówić jedynie wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp.) odpowiada stanowi tegoż samochodu sprzed wypadku”. W wyroku z 7.11.1990 r.¹²⁰ SN uznał z kolei, że „[n]aprawienie rzeczy uszkodzonej nie zawsze równa się wyrównaniu szkody w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.” Aktualne stanowisko SN w odniesieniu do tej kwestii najlepiej wyraża uchwała z 12.10.2001 r.¹²¹, zgodnie z którą „[o]dszkodowanie za uszkodzenie samochodu może obejmować oprócz kosztów jego naprawy także zapłatę sumy pieniężnej, odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie”. W uzasadnieniu tego orzeczenia SN podkreślił jedynie historyczny walor wyroku z 3.2.1971 r., który „wydany został w odmiennych niż obecne warunkach gospodarki centralnie kierowanej i ułomnego, szczątkowego rynku”. Rozstrzygając na rzecz

części oryginalnych. W sprawie o sygn. akt I C 116/14 Sąd Rejonowy w Grodzisku Wielkopolskim ustalił, że pojazd był naprawiany już wcześniej i do jego naprawy użyto zamienników. W sprawie o sygn. akt IX C 534/12 rozstrzyganej przez Sąd Rejonowy w Słupsku znaczenie mogła mieć okoliczność, że pojazd został naprawiony metodą gospodarczą, choć żądane odszkodowanie skalkulowano metodą kosztorysową i zastosowanie takiej metody uznano za dopuszczalne w sprawie.

¹¹⁹ III CRN 450/70, OSNCP 1971, nr 11, poz. 205.

¹²⁰ I CR 637/90, OSP 1991, nr 7, poz. 190, LEX nr 5301.

¹²¹ III CZP 57/01, OSNC 2002, nr 5, poz. 57.

dopuszczalności żądania zwrotu utraconej wartości handlowej pojazdu, Sąd posłużył się argumentem, zgodnie z którym w warunkach gospodarki rynkowej właściciel pojazdu ma pełne prawo do jego zbycia w każdej chwili, w związku z czym odszkodowanie może być określone według kwoty, którą mógłby uzyskać na rynku. Zdaniem Sądu: „[w] warunkach gospodarki rynkowej każda rzecz mająca wartość majątkową może być w każdym czasie przeznaczona na sprzedaż. Zbycie rzeczy jest takim samym uprawnieniem właściciela jak korzystanie z niej, wobec czego traci także znaczenie odróżnianie wartości użytkowej rzeczy od jej wartości handlowej. Miernikiem wartości majątkowej rzeczy jest pieniądz, a jej weryfikatorem rynek. Rzecz zawsze ma taką wartość majątkową, jaką może osiągnąć na rynku”.

Stanowisko zajęte przez Sąd Najwyższy w uchwale z 12.10.2001 r. doczekało się aprobaty w glosie A. Szpunara¹²² i wypowiedziach wielu innych przedstawicieli doktryny¹²³, choć zdarzały się także głosy krytyczne¹²⁴. Pogląd SN wydaje się być akceptowany także w orzecznictwie sądów powszechnych¹²⁵. Należy go uznać za zasadny, choć z teoretycznego punktu widzenia nie jest całkowicie oczywisty. Uznanie, że można domagać się odszkodowania za utratę wartości handlowej pojazdu, który został lub też ma zostać naprawiony, oznacza akceptację dla szczególnego hybrydowego sposobu naprawienia szkody, polegającego na tym, że przywrócenie stanu poprzedniego jest uzupełniane rekompensatą pieniężną. Ostatecznie wydaje się jednak, że naprawieniu szkody w ten sposób nie sprzeciwia

¹²² OSP 2002, nr 5, poz. 61.

¹²³ Zob. np. G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki...*, s. 154-155; B. Chmielowiec, *Utrata wartości handlowej pojazdu*, Monitor Ubezpieczeniowy 2012, nr 49, s. 11 i n.; K. Krupa-Lipińska, *Ubytek wartości handlowej pojazdu w kontekście rodzajów szkody oraz problematyki związku przyczynowego*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012, s. 75 i n.; A. Olędzka, *Obniżenie wartości handlowej pojazdu po naprawie a odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2012, nr 1, s. 35. Co do zasady takie jest również ostatecznie stanowisko K. Ludwichowskiej, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 179-182.

¹²⁴ E. Kowalewski, M. Nesterowicz, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 12 października 2001 r., III CZP 57/01, *Prawo Asekuracyjne* 2003, nr 3, s. 69-74; zob. też E. Kowalewski, *Deminucja wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie jako przedmiot odszkodowania – koincydencja czy alternatywność roszczeń poszkodowanego*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012, s. 55 i n.

¹²⁵ Zob. przegląd orzecznictwa przedstawiony przez B. Chmielowca, *Utrata wartości handlowej...*, s. 12-14, a także K. Bączyk-Rozwadowską, *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu w orzecznictwie sądowym*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012, s. 109-119.

się art. 363 § 1 k.c.¹²⁶, gdyż z treści tego przepisu nie wynika, że przewidziane tam sposoby naprawienia szkody wykluczają się, jeżeli każda z nich miałaby zostać zastosowana w stosunku do różnych części uszczerbku. Względy celowościowe przemawiają zaś jednoznacznie na rzecz dopuszczalności równoległego stosowania obu sposobów także w przypadku tej samej szkody.

Akceptacja możliwości przyznania odszkodowania za utratę wartości handlowej pojazdu w kontekście dopuszczenia możliwości zastosowania „metody kosztorysowej”¹²⁷ powinna konsekwentnie oznaczać, że obowiązek naprawienia szkody w postaci ubytku wartości handlowej nie jest uzależniony od uprzedniej naprawy pojazdu¹²⁸.

Odszkodowanie w postaci zwrotu ubytku wartości handlowej pojazdu nie jest oczywiście należne w każdym wypadku jego uszkodzenia. Ubytek wartości handlowej musi rzeczywiście wystąpić, przy czym w praktyce przyjmuje się, że z reguły nie mamy z nim do czynienia w samochodach starszych, w szczególności takich, których wiek przekracza 6 lat¹²⁹.

Analiza badanych spraw nie potwierdziła wniosku o dużym znaczeniu praktycznym roszczeń o naprawienie szkody w postaci ubytku wartości handlowej pojazdu, który to wniosek mógłby wynikać z uwagi, jaką temu zagadnieniu poświęcono w orzecznictwie Sądu Najwyższego i w doktrynie. Na etapie sądowym dochodzone odszkodowania pokrywającego ten rodzaj szkody jedynie w jednej sprawie¹³⁰. Roszczenie było dochodzone przez cesjonariusza poszkodowanego, a utratę wartości handlowej oszacowano na 7000 zł, przy czym uszkodzony pojazd miał 6 lat. Powództwo w odniesieniu do tej części szkody zostało oddalone, a w uzasadnieniu

¹²⁶ Odmiennie E. Kowalewski, *Deminuacja wartości handlowej...*, s. 63-66.

¹²⁷ Zob. punkt 6.1. tej części opracowania.

¹²⁸ Tak K. Bączyk-Rozwadowska, *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej...*, s. 116-117; A. Olędzka, *Obniżenie wartości handlowej pojazdu...*, s. 36-39. Odmiennie E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu po naprawie jako przedmiot odszkodowania – standard odszkodowawczy czy roszczenie ad casum*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012, s. 126-129.

¹²⁹ Por. E. Kowalewski, M. Wiśniewski, *Ustalanie ubytku wartości rynkowej pojazdów po naprawie w praktyce rzeczoznawczej*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012, s. 205 i n.

¹³⁰ Sprawa o sygnaturze akt VII 774/12 rozpatrywana przez Sąd Rejonowy w Kielcach.

sąd w ślad za opinią biegłego przyjął, że w wypadku pojazdów mających powyżej 6 lat utrata wartości handlowej nie występuje.

W 4 dalszych sprawach odszkodowania w postaci utraty wartości handlowej żądano na etapie przedsądowym, przy czym jedynie w jednej z nich¹³¹ odszkodowanie takie (w wysokości 1500 zł) faktycznie wypłacono. W tym przypadku uszkodzeniu uległ nowy, bo jedynie roczny pojazd.

8. Najem pojazdu zastępczego

8.1. Ewolucja orzecznictwa i doktryny

Przed wydaniem uchwały składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r.¹³² orzecznictwo dotyczące kosztów najmu pojazdu zastępczego jako elementu szkody odnosiło się niemal wyłącznie do przypadku, gdy poszkodowanym był przedsiębiorca, a uszkodzony pojazd wykorzystywano do prowadzenia działalności gospodarczej¹³³. Wypowiadając się co do zasady zwrotu kosztów, SN uznał, że między uszkodzeniem w wypadku samochodu używanego jako samochód dostawczy w działalności gospodarczej a wynajęciem innego samochodu dostawczego i poniesieniem kosztów z tego tytułu istnieje normalny związek przyczynowy¹³⁴, a także, że wynajęcie pojazdu zastępczego dla dalszego prowadzenia działalności gospodarczej, gdy pojazd uszkodzony służył właśnie temu celowi, jest prawidłowym zachowaniem poszkodowanego¹³⁵. Zasadność żądania zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego przyjęto także, gdy roszczenie takie wynikało nie bezpośrednio z odpowiedzialności ubezpieczeniowej, ale było rezultatem zwłoki ubezpieczyciela w spełnieniu świadczenia¹³⁶. Wydane orzeczenia

¹³¹ Na etapie sądowym sprawa była rozpatrywana przez Sąd Rejonowy dla Warszawy-Mokotowa, sygn. akt I C 1583/14.

¹³² III CZP 5/11, OSNC 2012 nr 3, poz. 28.

¹³³ Jedynie w stanie faktycznym będącym podstawą wyroku SN z 26.11.2002 r. (V CKN 1397/00, LEX nr 77057) uszkodzony pojazd nie był najprawdopodobniej wykorzystywany do prowadzenia działalności gospodarczej. Kwestii tej nie poświęcono jednak odrębnej uwagi.

¹³⁴ Wyrok z 6.01.1999 r., II CKN 109/98, LEX nr 1633857.

¹³⁵ Wyrok z 18.03.2003 r., IV CKN 1916/00, LEX nr 462953.

¹³⁶ Wyrok SN z 2.07.2004 r., II CK 412/03, LEX nr 121694.

odnosiły się także do kwestii szczegółowych, jak czas trwania najmu pojazdu zastępczego i wysokość związanych z tym kosztów¹³⁷.

Wśród dawniejszych wypowiedzi w literaturze należy wyróżnić głos S. Sołtysińskiego, którego zdaniem odszkodowanie za koszt najmu pojazdu zastępczego powinno przysługiwać także, gdy pojazd był wykorzystywany do celów niezarobkowych¹³⁸. Stanowiska innych przedstawicieli doktryny w odniesieniu do tego zagadnienia były jednak bardziej umiarkowane¹³⁹, a często wręcz niechętnie¹⁴⁰. Spór dotyczył również kwestii, czy odszkodowania w postaci utraty możliwości korzystania z rzeczy można żądać także wówczas, gdy poszkodowany wcale nie wynajął pojazdu zastępczego, ale poradził sobie w inny sposób¹⁴¹.

Na tle wskazanych wypowiedzi Sądu Najwyższego oraz przedstawicieli nauki ubezpieczyciele często odmawiali zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego poniesionych przez osoby fizyczne, które własne samochody wykorzystywały do innych celów niż prowadzenie działalności gospodarczej. W takich przypadkach nierzadko zakłady ubezpieczeń żądały, by poszkodowany wykazał, iż nie mógł

¹³⁷ Wyroki SN z 26.11.2002 r., V CKN 1397/00, LEX nr 77057; z 18.03.2003 r., IV CKN 1916/00, LEX nr 462953; z 8.09.2004 r., IV CK 672/03, LEX nr 146324; z 5.11.2004 r., II CK 494/03, LEX nr 145121.

¹³⁸ S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożności korzystania z pojazdu przez poszkodowanego*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL. Zagadnienia wybrane*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979, s. 127 i n. W zbliżony sposób, choć nie do końca jednoznacznie wypowiadał się A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 88–89.

¹³⁹ M. Wałachowska, *Utrata posiadania rzeczy jako szkoda ze szczególnym uwzględnieniem pojazdu mechanicznego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011, s. 61 i n.

¹⁴⁰ E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, *Prawo Asekuracyjne* 2010, nr 3, s. 12 i n.; E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu...*, s. 50 i n.; E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane stany faktyczne, w których refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest adekwatna*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu...*, s. 105 i n.; M.P. Ziemiak, *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji i urzędów w kwestii uprawnień poszkodowanego do najmu pojazdu zastępczego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu...*, s. 175 i n.

¹⁴¹ Pozytywnie co do takiej możliwości T. Dybowski, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, s. 232 i n. Odmiennie: M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 494; A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, *Rejent* 1998 nr 10, s. 11–13, 18–20; A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998, s. 69–70.

w dogodny sposób korzystać z komunikacji publicznej. Orzecznictwo sądów powszechnych było zaś niejednolite¹⁴².

Powyższa niejednolitość stanowisk stała się przyczyną skierowania przez Rzecznika Ubezpieczonych wniosku do Sądu Najwyższego o rozstrzygnięcie zagadnienia prawnego. W jego wyniku we wspomnianej uchwale 7 sędziów z 17.11.2011 r.¹⁴³ SN uznał, że: „[o]dpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za uszkodzenie albo zniszczenie pojazdu mechanicznego nie służącego do prowadzenia działalności gospodarczej obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego; nie jest ona uzależniona od niemożności korzystania przez poszkodowanego z komunikacji zbiorowej”. W uzasadnieniu tego stanowiska SN odrzucił możliwość restytucji samej utraty korzystania z rzeczy, uznając jednak, że jeżeli faktycznie doszło do wydatków na uzyskanie pojazdu zastępczego, to są one stratą w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. Ubezpieczyciel zobowiązany jest do zwrotu wydatków pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw zdarzenia szkodzącego. SN podzielił przy tym pogląd Rzecznika Ubezpieczonych, że „korzystanie przez poszkodowanego z własnego pojazdu mechanicznego nie może być zastąpione wykorzystaniem środków komunikacji publicznej, są to bowiem odmienne sposoby korzystania z rzeczy”, a korzystanie z własnego pojazdu stało się standardem cywilizacyjnym. Zdaniem Sądu roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego nie przysługuje jednak, „jeżeli poszkodowany dysponuje innym samochodem albo gdy nie korzystał z uszkodzonego samochodu lub powinien

¹⁴² Zob. przegląd orzeczeń zawarty w *Stanowisku Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego*, s. 18 i n., opracowanie jest dostępne pod adresem: https://rf.gov.pl/files/3008__5195__Refundacja_kosztow_najmu_pojazdu_zastepczego_w_ocenieniu_Rzecznika_Ubezpieczonych.pdf (dostęp: 31.10.2017 r.), a także orzeczenia przywołane we wniosku Rzecznika Ubezpieczonych do Sądu Najwyższego z 16.12.2010 r., którego skutkiem było podjęcie uchwały z 17.11.2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012 nr 3, poz. 28; wniosek w całości został opublikowany w *Rozprawach Ubezpieczeniowych 2012/1*, z. 12, s. 102 i n.; Zob. też U. Borowiecka, *Najem pojazdu zastępczego w przypadku umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w świetle orzecznictwa sądów powszechnych*, *Monitor Ubezpieczeniowy* 2010, nr 43, s. 34 i n.; M. Serwach, *Pozbawienie możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w orzecznictwie sądowym i poglądach A. Szpunara*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu...*, s. 162 i n.; M. Wałachowska, *Utrata posiadania rzeczy...*, s. 75 i n.

¹⁴³ III CZP 5/11, OSNC 2012 nr 3, poz. 28.

poradzić sobie w inny sposób (np. gdy samochód był używany okazjonalnie, racjonalne może okazać się zastąpienie go taksówką)”.

Do powyższej uchwały napisano aż 5 glos¹⁴⁴. Charakterystyczne jest, że o ile podstawowa teza uchwały nie została zakwestionowana, to aż w trzech wypowiedziach z krytyką spotkało się odrzucenie koncepcji, zgodnie z którą sama utrata możliwości korzystania z rzeczy, bez poniesienia kosztów wynajęcia dobra substytucyjnego, nie stanowi szkody majątkowej¹⁴⁵.

W pewnym sensie odpowiedzią na tę krytykę była kolejna uchwała Sądu Najwyższego, wydana 22.11.2013 r.¹⁴⁶ Odnosiła się ona przede wszystkim do czasu najmu pojazdu zastępczego, a zgodnie z jej tezą: „[o]dpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego w okresie niezbędnym do nabycia innego pojazdu mechanicznego, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy wartością pojazdu mechanicznego sprzed zdarzenia powodującego szkodę, a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym, którego naprawa okazała się niemożliwa lub nieopłacalna (tzw. szkoda całkowita)”. W uzasadnieniu szeroko polemizowano jednak z tezą, że już sama utrata możliwości korzystania z pojazdu stanowi szkodę majątkową. Ze szkodą taką zdaniem Sądu mamy do czynienia dopiero wówczas, gdy niemożliwość skorzystania z pojazdu spowoduje wydatki na najem pojazdu zastępczego.

¹⁴⁴ T. Kotuk, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r., III CZP 5/11, LEX/el 2012; B. Panfil, *O zwrocie kosztów najmu pojazdu zastępczego w związku z uszkodzeniem pojazdu poszkodowanego – kiedy powstaje szkoda*, Glosa 2014, nr 2, s. 58 i n.; T. Szanciło, glosa do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r., III CZP 5/11, OSP 2013, nr 1, poz. 2; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, Monitor Prawniczy 2012, nr 9, s. 495 i n.; A. Wiewiórska-Domagalska, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r., III CZP 5/11, Europejski Przegląd Sądowy 2013, nr 3, s. 47 i n. Por. też R. Trzaskowski, *Koszty najmu pojazdu zastępczego jako szkoda*, Palestra 2012, nr 7–8, s. 121 i n.

¹⁴⁵ B. Panfil, *O zwrocie kosztów najmu...*, s. 59 i n.; T. Szanciło, glosa do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r., s. 14–16; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 496–498.

¹⁴⁶ III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85. Zob. też glosę do tego orzeczenia autorstwa M.P. Ziemiaka, Państwo i Prawo 2015, nr 8, s. 123 i n.

W literaturze kompleksowo kwestią określania wysokości szkody z tytułu najmu pojazdu zastępczego zajęła się A. Łazarska¹⁴⁷, a przegląd różnych zagadnień praktycznych związanych z dochodzeniem zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego przedstawiła M. Maliszewska¹⁴⁸.

Z dalszych wypowiedzi Sądu Najwyższego w odniesieniu do problematyki najmu pojazdu zastępczego należy wymienić uchwałę z 30.11.2016 r.¹⁴⁹, w której przyjęto, że „[u]bezpieczycielowi, który pokrył koszty najmu pojazdu zastępczego w ramach umowy ubezpieczenia *assistance*, przysługuje na podstawie art. 828 § 1 k.c. roszczenie regresowe wobec ubezpieczyciela sprawcy szkody”.

W uchwale z 24.8.2017 r.¹⁵⁰ SN uznał z kolei, że: „Wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego, przekraczające koszty zaproponowanego przez ubezpieczyciela skorzystania z takiego pojazdu są objęte odpowiedzialnością z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli ich poniesienie było celowe i ekonomicznie uzasadnione”. W uzasadnieniu tego orzeczenia przyjęto, że „nie mogą być uznane za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, które nie są konieczne do wyeliminowania negatywnego następstwa majątkowego w postaci utraty możliwości korzystania z uszkodzonego (zniszczonego) pojazdu, gdyż następstwo to może być wyeliminowane – bez uszczerbku dla godnych ochrony interesów poszkodowanego – w inny, mniej uciążliwy dla dłużnika sposób”. Jeżeli ubezpieczyciel proponuje poszkodowanemu skorzystanie z pojazdu zastępczego równorzędnego pojazdowi uszkodzonemu, a poszkodowany decyduje się na poniesienie wyższych kosztów najmu innego pojazdu, koszty te podlegają zwrotowi tylko wtedy, gdy za ich poniesieniem przemawiają szczególne racje. Przy ocenie tych racji, zdaniem SN, należy brać pod uwagę m.in. czas i miejsce udostępnienia oraz zwrotu pojazdu, a także ewentualny

¹⁴⁷ A. Łazarska, *Szacowanie szkody za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, Przegląd Sądowy 2014, nr 5, s. 47 i n.

¹⁴⁸ M. Maliszewska, *Roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego wobec zakładu ubezpieczeń*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2013, nr 2.

¹⁴⁹ III CZP 74/16, OSNC 2017, nr 7-8, poz. 82.

¹⁵⁰ III CZP 20/17, LEX nr 2340475.

obowiązek zapłaty kaucji. Drobne niedogodności o charakterze niemajątkowym nie są tu jednak wystarczające.

Wydanie uchwały 7 sędziów Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r. spowodowało znaczący wzrost liczby spraw sądowych związanych z wynajmem pojazdów zastępczych. W sprawach tych jako powodowie stosunkowo rzadko występowali sami poszkodowani, a najczęściej powodami byli przedsiębiorcy zajmujący się profesjonalnie wynajmem pojazdów. Jest to związane z ukształtowaniem się schematu działania takich przedsiębiorców, którzy wynajmują pojazdy poszkodowanym w zamian za cesję wierzytelności odszkodowawczej w stosunku do ubezpieczyciela. Ze względu na obowiązujące do dnia 31.12.2015 r. przepisy¹⁵¹ sprawy te w znacznej części skoncentrowane były w sądach warszawskich, gdzie miała siedzibę większość ubezpieczycieli. Postępowania dotyczące najmu pojazdu zastępczego toczące się przed Sądem Rejonowym dla m.st. Warszawy były przedmiotem odrębnego badania prowadzonego przez Instytut Wymiaru Sprawiedliwości¹⁵².

8.2. Podstawa prawna żądania zwrotu wydatków – ocena stanowiska Sądu Najwyższego

Co do kosztów samodzielnej naprawy uszkodzonego pojazdu dokonanej przez poszkodowanego, powyżej¹⁵³ zajęto stanowisko, że poszkodowany może podjąć działania zmierzające do przywrócenia stanu poprzedniego, tj. osiągnięcia sytuacji faktycznej maksymalnie zbliżonej do tej, w której znajdowałby się, gdyby nie zaszło zdarzenie wyrządzające mu szkodę. Jeżeli zaś poszkodowany podjął takie działania, może zażądać zwrotu poniesionych w tym celu kosztów. Odnosi się to także

¹⁵¹ Art. 20 ust. 1 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2013 r. poz. 392 ze zm.), który stanowił, że powództwo o roszczenia wynikające z ubezpieczeń obowiązkowych można było wytoczyć bądź według przepisów o właściwości ogólnej, bądź przed sądem właściwym dla miejsca zamieszkania lub siedziby poszkodowanego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia.

¹⁵² M. Krajewski, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych: możliwości ograniczenia liczby lub usprawnienia postępowań sądowych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2016.

¹⁵³ Zob. pkt 5.1. tej części opracowania.

do kosztów najmu pojazdu zastępczego, gdyż wynajmując go poszkodowany przywraca stan poprzedni, w którym mógł korzystać z własnego samochodu.

Niezależnie od tego przynajmniej w niektórych przypadkach wynajęcie pojazdu zastępczego jest działaniem zapobiegającym powstaniu dalszej szkody. Ma to miejsce przede wszystkim wtedy, gdy uszkodzony pojazd służył do prowadzenia działalności gospodarczej, a jej kontynuacja bez pojazdu byłaby niemożliwa lub wysoce utrudniona. W literaturze i orzecznictwie przyjmuje się, że dokonanie wydatków na zapobieżenie powiększania się szkody jest nie tylko prawem, ale i obowiązkiem poszkodowanego¹⁵⁴. Zaniechanie starań w celu zmniejszenia i zapobieżenia powstawania dalszej szkody, a także – jak należy rozumieć – zaniechanie dokonywania służących temu celowi wydatków, może być uznane za przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody¹⁵⁵.

Mając na uwadze powyższe założenia, należy zaaprobować wynikający z orzecznictwa, w tym z uchwały 7 sędziów Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r. wniosek, że poszkodowany ma prawo wynajęcia pojazdu zastępczego i żądania zwrotu poniesionych kosztów. Prawo takie przysługuje mu zarówno, gdy prowadzi on działalność gospodarczą i w ten sposób zapobiega powstawaniu dalszych szkód, jak i w innych sytuacjach, gdy po prostu przywraca stan poprzedni. Bez znaczenia w tym kontekście pozostaje jednak, czy korzystanie z pojazdu jest standardem cywilizacyjnym (jak wyżej wskazano, na ten m.in. argument powoływał się SN). Poszkodowany może dążyć do przywrócenia możliwości korzystania z pojazdu nie dlatego, że taki jest ogólny standard cywilizacyjny, lecz z tego powodu, że korzystał z niego przed wyrządzeniem mu szkody i wynajmując pojazd zastępczy, niweluje skutki zdarzenia szkodzącego. Regulacje odnoszące się do naprawienia szkody nie mają na celu naprawienia szkody standardowej, lecz doznanej przez konkretnego poszkodowanego.

¹⁵⁴ Zamiast wielu M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 174, 524, 551 i tam przywoływana literatura oraz orzecznictwo.

¹⁵⁵ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 174, 551 i tam przywoływana literatura; Z.K. Nowakowski, *Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń...*, s. 147; A. Wąsiewicz, M. Orlicki, *Koszt usługi likwidacji szkody jako element odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, *Prawo Asekuracyjne* 1999, nr 3, s. 7. W przywoływanym wyroku SN z 18.3.2003 r. (IV CKN 1916/00, LEX nr 462953) przyjęto, że przyczynieniem się poszkodowanego mogłoby być zaniechanie wynajęcia pojazdu zastępczego w sytuacji, gdy uszkodzony pojazd służył do prowadzenia działalności gospodarczej.

Zastrzeżenia budzi także zawarte w uchwale Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r. stwierdzenie, zgodnie którym w pewnych sytuacjach najem pojazdu zastępczego należy uznać za zbędny, gdyż np. ze względu na jego sporadyczne wykorzystywanie poszkodowany powinien raczej skorzystać z taksówki albo też skorzystać inny posiadany przez siebie pojazd¹⁵⁶. Wykorzystanie taksówki lub innego pojazdu poszkodowanego nie stanowi tak pełnego odtworzenia stanu poprzedniego, jakie można byłoby osiągnąć przez najem pojazdu zastępczego. W stanie tym poszkodowany nie korzystał przecież z taksówki ani innego własnego pojazdu. Przy próbie oceny, czy poszkodowany nie powinien skorzystać z innego posiadanego pojazdu, a zwłaszcza, czy bardziej racjonalne nie byłoby wykorzystanie taksówki, badaniu w rzeczywistości podlegałoby, czy stan istniejący przed wyrządzeniem szkody był obiektywnie racjonalny. Dokonywanie takich ocen nie jest uprawnione, a jednocześnie wiąże się z przedłużaniem i niepotrzebnym komplikowaniem postępowań sądowych.

Za trafny należy natomiast uznać pogląd Sądu Najwyższego, zgodnie z którym sama utrata możliwości korzystania z rzeczy, bez poniesienia jakichkolwiek wydatków z tego tytułu, nie może być rekompensowana za pomocą odszkodowania¹⁵⁷. Jeżeli wydatek taki nie miał miejsca, nie sposób uznać, że poszkodowany poniósł szkodę majątkową. Przyznanie odszkodowania w tej sytuacji miałoby w rzeczywistości na celu naprawienie szkody niemajątkowej w postaci zrekompensowania dyskomfortu związanego z utratą możliwości korzystania z rzeczy, a szkoda niemajątkowa może zostać naprawiona w pieniądzu wyłącznie w przypadkach przewidzianych w ustawie. Uznanie zasadności odszkodowania za samą utratę możliwości korzystania z rzeczy musiałoby również prowadzić do wniosku, że jest ono należne także wówczas, gdy stan ten stanowi skutek szkody na osobie. Konsekwentnie odszkodowanie powinien więc uzyskać posiadacz pojazdu, który z powodu swojego stanu zdrowia

¹⁵⁶ Pogląd ten ma zapewne swoje źródło w stanowisku aprobowanym w niemieckim systemie prawnym. Zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (perspektywa prawnoporównawcza)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2016, s. 9-10.

¹⁵⁷ Inaczej przyjmuje się jednak w prawie niemieckim. Zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 16–23. Podobnie jak w prawie niemieckim jest w prawie francuskim i angielskim – zob. tamże, s. 34–35, 37, 39–40. Inne stanowisko dominuje natomiast w Austrii, Szwajcarii i Holandii – tamże, s. 26, 32-33, 47.

nie jest w stanie z niego korzystać. Wnioski takie oczywiście nie mogą zostać zaakceptowane.

8.3. Podstawowe dane odnoszące się do poszczególnych spraw

Jak wyżej wskazano, zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego dochodzono w 44 sprawach, przy czym we wszystkich przypadkach roszczenie było oparte na zasadach odpowiedzialności określonych przepisami prawa. Spośród nich powództwo w odniesieniu do kosztów najmu pojazdu zastępczego zostało ostatecznie uwzględnione w całości w 21, a w części w 14 sprawach. Roszczenie oddalono w całości w 3 przypadkach, przy czym w jednym z nich ustalono, że najem pojazdu w ogóle nie miał miejsca¹⁵⁸, w innym sąd uznał, że nie wykazano związku najmu z naprawą pojazdu i wypadkiem¹⁵⁹, a w jednym sąd zakwestionował potrzebę najmu¹⁶⁰. Bez rozstrzygnięcia merytorycznego zakończyło się 6 spraw.

Bezpośrednio poszkodowany był powodem w 19 spośród badanych spraw (ok. 43%), a w pozostałych przypadkach roszczenia dochodził cesjonariusz. W 17 postępowaniach chodziło o zwrot rzeczywiście poniesionych kosztów najmu, a w 25 z nich o koszty najmu, za które poszkodowany „zapłacił” cesją wierzytelności odszkodowawczej zgodnie z praktyką opisaną powyżej¹⁶¹. Nie odnotowano sprawy, w której powód dochodziłby odszkodowania z tytułu samej utraty możliwości korzystania z własnego pojazdu, bez wynajęcia pojazdu zastępczego.

W 30 z analizowanych spraw zaangażowani byli biegli. Przedmiotem ich opinii były najczęściej kwestie związane z określeniem właściwej stawki czynszu najmu (w 20 postępowaniach) oraz koniecznego czasu naprawy (w 19 postępowaniach). W 3 sprawach biegli badali, czy klasa pojazdu wynajętego odpowiadała klasie pojazdu uszkodzonego, a w 2 przypadkach mieli ustalić, czy uszkodzenia pojazdu poszkodowanego uniemożliwiały mu uczestniczenie w ruchu.

¹⁵⁸ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Kielcach o sygn. akt VIII C 2103/12.

¹⁵⁹ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym dla Warszawy-Mokotowa o sygn. akt XVI C 1777/14.

¹⁶⁰ Postępowanie prowadzone przez Sąd Rejonowy w Kartuzach o sygnaturze akt I C 243/14.

¹⁶¹ Zob. pkt 8.1. tej części opracowania.

8.4. Potrzeba najmu pojazdu zastępczego

Potrzeba najmu pojazdu zastępczego co do zasady budziła spór między stronami lub wątpliwości sądu w 14 spośród badanych spraw. Wśród nich powództwo zostało uwzględnione w całości w 9 przypadkach, w części w 4 przypadkach, a w jednej sprawie sąd żądanie powoda oddalił w całości.

W tym ostatnim przypadku¹⁶² Sąd ustalił, że pojazd był przez poszkodowanego wykorzystywany głównie w celu udzielenia pomocy bratu przy prowadzeniu przez niego działalności gospodarczej, w której poszkodowany sam formalnie nie uczestniczył. Pojazd jedynie sporadycznie był używany na własne potrzeby poszkodowanego, w związku z czym sąd uznał, że „nie był mu niezbędny w życiu codziennym i zawodowym”, a „poszkodowany nie poniósł w swoim majątku żadnej szkody wskutek braku możliwości korzystania z pojazdu, nie mógł bowiem jedynie pomagać bratu, a to nie rodzi w jego majątku żadnej szkody”. W świetle przyjętych powyżej założeń ten sposób rozumowania nie może zostać zaakceptowany. Wynajmując pojazd zastępczy poszkodowany ma prawo dążyć do przywrócenia stanu, w jakim byłby się znajdował, gdyby mu szkody nie wyrządzono, a rzeczą sądu nie jest ocena, czy stan ten był racjonalny, w tym, czy pojazd był niezbędny. Należy przy tym zaznaczyć, że roszczenie powoda w zakresie najmu pojazdu zastępczego zostało w tej sprawie częściowo dobrowolnie zaspokojone przez pozwanego jeszcze przed wydaniem orzeczenia sądu.

W innych sprawach nie doszło do oddalenia powództwa z powodu ustalenia braku potrzeby najmu, jednak sądy często ustalały, w jaki sposób poszkodowany korzystał z pojazdu i na tej podstawie uznawały, że ustalony sposób korzystania jest racjonalny i usprawiedliwia wynajęcie pojazdu zastępczego. W szczególności przyjęto, że usprawiedliwioną przyczyną wynajęcia pojazdu zastępczego jest konieczność dojazdu do „szkoły Cosinus” oraz zawożenia ojca do szpitala rehabilitacyjnego¹⁶³, dojazdu do pracy i na rehabilitację z córką (przy czym, jak ustalono, inny samochód pozwanej był użyczony partnerowi, a nadto niesprawny)¹⁶⁴,

¹⁶² Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Kartuzach o sygn. akt I C 243/14.

¹⁶³ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Kartuzach o sygn. akt I C 460/14.

¹⁶⁴ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Słupsku o sygn. akt I C 1480/14.

dojazdu do pracy oraz odebrania dzieci ze szkoły¹⁶⁵, dojazdu do pracy i „prawidłowego funkcjonowania” (przy czym poszkodowana nie miała możliwości korzystania z innego pojazdu)¹⁶⁶, dojazdów do pracy i w celach rodzinnych¹⁶⁷, dojazdów na rehabilitację i leczenie oraz dojazdu do pracy przez żonę powoda¹⁶⁸, dojazdu do pracy oraz odebrania dzieci ze szkoły¹⁶⁹. W świetle zajmowanego stanowiska ustalanie wszystkich tych okoliczności było zbędne. Na podkreślenie zasługuje, że w jednej z badanych sprawach wyrażony został podzielany tu pogląd, zgodnie z którym bez znaczenia jest, w jakim celu poszkodowany korzysta z rzeczy¹⁷⁰.

W jednym z postępowań sąd pierwszej instancji¹⁷¹ uznał, że ze względu na niewielką intensywność korzystania przez poszkodowanego z uszkodzonego pojazdu, zasadne było wynajęcie taksówki, a nie auta zastępczego. Ze stanowiskiem tym nie zgodził się sąd odwoławczy¹⁷², który przyjął, że poszkodowany mógł wynająć auto zastępcze. W innym postępowaniu z kolei sąd pierwszej instancji¹⁷³ uznał roszczenie za niezasadne ze względu na fakt, że poszkodowana dysponowała innym pojazdem. Rozstrzygnięcie to zmienił sąd odwoławczy¹⁷⁴, uznając, że skoro sama zasadność wynajęcia pojazdu zastępczego była niesporna między stronami, sąd nie powinien jej z urzędu kwestionować.

8.5. Zagadnienia związane z cesją wierzytelności

Źródłem wątpliwości oraz zarzutów w postępowaniach związanych z najmem pojazdu zastępczego jest wspomniany powyżej schemat postępowania, w którym

¹⁶⁵ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Kielcach o sygn. akt VII C 784/13.

¹⁶⁶ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Tarnowskich Górach o sygn. akt I C 1036/14.

¹⁶⁷ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym Poznań-Stare Miasto o sygn. akt VII C 375/14/5.

¹⁶⁸ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Kielcach o sygn. akt VII C 989/14.

¹⁶⁹ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym w Kielcach o sygn. akt VII C 784/13.

¹⁷⁰ Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w sprawie o sygn. akt I C 3043/13.

¹⁷¹ Sąd Rejonowy w Słupsku, sygn. akt I C 333/13.

¹⁷² Sąd Okręgowy w Słupsku, sygn. akt IV Ca 311/15.

¹⁷³ Sąd Rejonowy Poznań-Stare Miasto, sygn. akt VII C 1554/14/4.

¹⁷⁴ Sąd Okręgowy w Poznaniu, sygn. akt II Ca 1313/15.

poszkodowany nie uiszcza efektywnie czynszu najmu pojazdu zastępczego, ale rozlicza się z wynajmującym bezgotówkowo w ten sposób, że zamiast efektywnej zapłaty czynszu przelewa na niego swoją wierzytelność w stosunku do ubezpieczyciela o odszkodowanie w postaci zwrotu kosztów wynajmu. Zgodnie z literalnie odczytaną uchwałą Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r. refundacji podlegają wyłącznie wydatki faktycznie poniesione przez poszkodowanego, w związku z czym zarówno w literaturze¹⁷⁵, jak i w praktyce można dostrzec głosy, zgodnie z którymi warunkiem powstania zobowiązania ubezpieczyciela jest dopiero efektywna zapłata czynszu.

W literaturze odnoszącej się ogólnie do odpowiedzialności odszkodowawczej jest reprezentowany pogląd, zgodnie z którym samo powstanie pasywów nie stanowi jeszcze szkody¹⁷⁶, jednak przeważać wydaje się stanowisko przeciwne¹⁷⁷. Z kontekstu uchwały Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r. wynika, że sądowi chodziło jedynie o wykluczenie możliwości uznania utraty korzystania z rzeczy za szkodę samą w sobie¹⁷⁸. W związku z tym już samo powstanie zobowiązania w stosunku do wynajmującego o zapłatę czynszu może i powinno być rozumiane jako spełnienie się przesłanki, od której zależy powstanie zobowiązania ubezpieczyciela do zapłaty odszkodowania w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Jak się wydaje, wyrażony powyżej pogląd jest akceptowany w praktyce. Wśród badanych spraw, w których za najem poszkodowany „zapłacił cesją wierzytelności”, nie odnotowano przypadku oddalenia powództwa z powodu bezskuteczności cesji spowodowanej brakiem jej przedmiotu (wierzytelności w stosunku do ubezpieczyciela).

¹⁷⁵ M.P. Ziemiak, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 22.11.2013 r., s. 124.

¹⁷⁶ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 268–271.

¹⁷⁷ Zob. uchwałę SN z 10.07.2008 r. (III CZP 62/08, OSNC 2009 nr 7–8, poz. 106), zgodnie z którą stratą w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. jest już powstanie wymagalnego zobowiązania w stosunku do osoby trzeciej. Zob. też K. Zagrobelny, *W sprawie szkody występującej pod postacią zwiększenia się pasywów poszkodowanego*, [w:] *Prace z prawa cywilnego. Dla uczczenia pamięci profesora Jana Kosika*, red. P. Machnikowski, Acta Universitatis Wratislaviensis 2009, Prawo CCCVIII, s. 571 i n.

¹⁷⁸ Trafnie P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego – stan sprzed uchwały i po uchwale Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r.*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2012, nr 1, s. 148.

8.6. Czas trwania najmu

Kwestia uzasadnionego czasu trwania najmu pojazdu zastępczego jest jedną z dwóch (oprócz wysokości stawki czynszu) najbardziej spornych w praktyce. W analizowanych sprawach zagadnienie to rodziło spór między stronami albo wątpliwości sądu aż w 33 przypadkach.

Zgodnie z ogólnymi założeniami należy przyjąć, że poszkodowany ma prawo wynająć pojazd zastępczy, a następnie żądać zwrotu kosztów najmu za czas, w którym nie mógł korzystać z pojazdu uszkodzonego. W wypadku szkody innej niż całkowita w przyjętym rozumieniu¹⁷⁹ jest to czas niezbędny do dokonania naprawy pojazdu oraz uzasadniony okres od wypadku do oddania pojazdu do naprawy¹⁸⁰.

Nie ulega wątpliwości, że ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za wydłużenie czasu, w którym poszkodowany nie może korzystać ze swojego pojazdu, jeżeli nastąpiło to z przyczyn dotyczących ubezpieczyciela. Założenie takie było na ogół akceptowane w badanych sprawach. Sądy uznawały też z reguły, że poszkodowany miał prawo wstrzymać się z dokonaniem naprawy do czasu uznania przez ubezpieczyciela swojej odpowiedzialności i akceptacji kosztów naprawy¹⁸¹.

Wątpliwości nie powinna budzić także sytuacja, w której do opóźnienia dochodzi z winy poszkodowanego. W takim przypadku nie może on żądać zwrotu kosztów najmu za dodatkowy okres. Kontrowersje mogą natomiast powstawać, gdy wydłużenie czasu naprawy następuje z przyczyn obciążających podmiot prowadzący zakład naprawczy. Zgodnie z poglądem dominującym w literaturze¹⁸² i praktyką wszelka zwłoka warsztatu naprawczego, a w szczególności spowodowana jego

¹⁷⁹ Zob. pkt 5 tej części opracowania.

¹⁸⁰ Bardziej szczegółowo zob. M. Krajewski, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 55-57.

¹⁸¹ Tak np. Sąd Rejonowy w Tarnowskich Górach w sprawie o sygn. akt I C 1265/13 oraz Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w sprawie o sygn. akt XVI C 28/14. Odmiennie przyjął natomiast Sąd Okręgowy w Poznaniu (sygn. akt I Ca 1005/15) rozpatrujący apelację od wyroku Sądu Rejonowego Poznań-Stare Miasto (sygn. akt I C 1212/14/5), gdyż uznał, że pozwany nie odpowiada za przedłużenie czasu naprawy wskutek wstrzymywania się przez poszkodowanego z decyzją o naprawie do czasu przyjęcia odpowiedzialności przez ubezpieczyciela.

¹⁸² A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 56; T. Szanciło, glosa do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r., s. 16; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 499; P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 150. Podobnie Sąd Apelacyjny w Białymstoku w wyroku z 17.06.2003 r., I ACa 53/03, OSA 2004 nr 5, poz. 12.

wadliwą organizacją pracy, obciąża poszkodowanego. Poprawność tego stanowiska budzi zastrzeżenia. Zwłoka w naprawie pojazdu, nawet jeżeli jest spowodowana okolicznościami zawinionymi przez podmiot prowadzący warsztat samochodowy, pozostaje w związku przyczynowym ze zdarzeniem wywołującym pierwotną szkodę. Przypadki zwłoki zakładów naprawczych nie są niecodzienne, a poszkodowany w praktyce nie ma na ogół szansy uniknięcia ich skutków. Lepiej uzasadnione wydaje się przyjęcie generalnego założenia, zgodnie z którym sprawca wypadku i jego ubezpieczyciel powinni ponosić odpowiedzialność za koszty najmu pojazdu zastępczego w faktycznym czasie, w którym poszkodowany nie mógł korzystać z uszkodzonego pojazdu, z wyjątkiem jedynie sytuacji, gdy do przedłużenia tego okresu doszło z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi poszkodowany¹⁸³.

W przypadku szkody całkowitej na aprobatę zasługuje teza wspomnianej powyżej uchwały Sądu Najwyższego z 22.11.2013 r.¹⁸⁴, zgodnie z którą poszkodowany może żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego za okres do dnia, w którym mógł najwcześniej nabyć inny pojazd mechaniczny. Przyjąć przy tym należy, że poszkodowany nie jest zobowiązany wyłożyć własnych funduszy na nabycie nowego pojazdu, a z podjęciem odpowiednich starań może poczekać na uzyskanie środków stanowiących substytut zniszczonego pojazdu. Przyznać trzeba jednak, że teza ta nie jest do końca oczywista w praktyce z powodu wieloznacznych stwierdzeń, jakie znalazły się w uzasadnieniu wspomnianej uchwały SN. W badanych sprawach wydawała się ona jednak na ogół akceptowana¹⁸⁵. Oczekiwanie, że poszkodowany nabędzie pojazd zastępczy zanim jeszcze otrzyma środki od ubezpieczyciela i – ewentualnie – z tytułu zbycia wraku, naruszałoby jego interesy w tych przypadkach, gdy nie posiada własnych środków. Również jednak

¹⁸³ Zob. szerzej M. Krajewski, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 57-59.

¹⁸⁴ III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85.

¹⁸⁵ Uznał ją Sąd Rejonowy w Słupsku w sprawie o sygn. akt I C 333/13, w której przyjął, że pozwany mógł wynajmować pojazd zastępczy jeszcze przez 8 dni od dnia otrzymania całości odszkodowania. Podobne stanowisko zajął Sąd Rejonowy w Bytomiu w sprawie o sygn. akt I C 1108/14, w której uznał za zasadne wynajmowanie pojazdu jeszcze przez 7 dni od dnia otrzymania odszkodowania. W sprawie o sygn. akt I C 42/14 Sąd Rejonowy w Bytomiu przyjął zasadność okresu najmu do dnia wypłaty odszkodowania, mimo argumentacji pozwanego, że okres ten powinien się skończyć w dniu uznania szkody za całkowitą. Chwilę wypłaty odszkodowania za relewantną uznał również Sąd Rejonowy w Kartuzach w sprawie o sygn. akt I C 240/14.

w pozostałych sytuacjach należy przyjąć, że na poszkodowanym nie ciąży obowiązek wykładania własnych środków¹⁸⁶.

Wydłużanie czasu najmu pojazdu zastępczego może prowadzić do tego, że koszt wynajmu przekroczy wartość pojazdu przed wypadkiem lub cenę nabycia pojazdu, który ma zastąpić pojazd uszkodzony. W tej mierze należy zgodzić się z poglądem wyrażonym w wyroku Sądu Najwyższego z 18.03.2003 r.¹⁸⁷, zgodnie z którym wartość uszkodzonego pojazdu nie jest górną granicą czynszu, jakiego można żądać za wynajem¹⁸⁸. Pogląd ten został zaakceptowany także w jednej z badanych spraw¹⁸⁹.

8.7. Stawka czynszu najmu

Zagadnienie wysokości czynszu, za który może być wynajęty pojazd zastępczy, było sporne między stronami lub budziło wątpliwości sądu w 23 badanych sprawach, a więc pojawiało się nieco mniej często niż kwestia czasu trwania najmu.

Podstawowe znaczenie dla określenia wysokości czynszu, za który poszkodowany może wynająć pojazd zastępczy, ma określenie rodzaju i klasy tego pojazdu. Biorąc pod uwagę przyjęte w tym opracowaniu założenie, zgodnie z którym wynajmując pojazd zastępczy poszkodowany przywraca stan istniejący przed wypadkiem, należy uznać, że może on żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu takiego samego rodzaju i takiej samej klasy, co pojazd uszkodzony. Stwierdzenie to nie budzi wątpliwości w literaturze¹⁹⁰ i było akceptowane także w badanych sprawach¹⁹¹. Wynajęcie samochodu wyższej klasy należałoby jednak dopuścić, gdy pojazd klasy

¹⁸⁶ Szerzej co do czasu trwania najmu pojazdu zastępczego w wypadku szkody całkowitej zob. M. Krajewski, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 60-62.

¹⁸⁷ IV CKN 1916/00, LEX nr 462953.

¹⁸⁸ Podobne stanowisko dominuje w prawie niemieckim – zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 12-13.

¹⁸⁹ Sprawa tocząca się przed Sądem Rejonowym Poznań-Stare Miasto o sygn. akt I C 1039/14/15.

¹⁹⁰ A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 54. Co do prawa niemieckiego zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 11.

¹⁹¹ Tak np. Sąd Rejonowy w Kielcach w sprawie o sygn. akt VIII C 1077/14; podobnie Sąd Rejonowy dla Warszawy-Mokotowa w sprawie o sygn. akt I C 3043/13 oraz Sąd Rejonowy w Kartuzach w sprawie o sygn. akt I C 331/14. Możliwość żądania zwrotu kosztów wynajęcia pojazdu wyższej klasy odrzucił Sąd Rejonowy Poznań-Stare Miasto w sprawie o sygn. akt I C 1272/13/14.

odpowiadającej pojazdowi uszkodzonemu jest niedostępny¹⁹². Nie należy również odmawiać zwrotu kosztów wynajęcia pojazdu wyższej klasy, jeżeli nie przekracza on kosztów wynajęcia pojazdu tej samej klasy, co pojazd uszkodzony¹⁹³.

W odniesieniu do wysokości stawek czynszu powszechnie aprobowany¹⁹⁴ wydaje się pogląd, że należy odwołać się do wynikających z orzecznictwa mierników określania kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu. Oznacza to odwołanie do kryteriów wskazanych w omówionym powyżej¹⁹⁵ wyroku Sądu Najwyższego z 13.6.2003 r.¹⁹⁶, w którym przyjęto, że chodzi o ceny występujące na lokalnym rynku, odrzucając jednocześnie założenie, że wzięte pod uwagę powinny być ceny przeciętne. Analiza badanych spraw prowadzi do wniosku, że kryteria te nie zawsze są stosowane. Równie często, jak do pojęcia stawek występujących na lokalnym rynku, sądy odwoływały się do stawek określanych jako średnie lub przeciętne. Z analizy uzasadnień zdaje się wynikać, że różnica między tymi rozwiązaniami nie zawsze jest dostrzegana.

Aprobując możliwość odwoływania się do kryteriów sformułowanych we wskazanej wyżej uchwale Sądu Najwyższego, należy jednocześnie zastrzec, że jeżeli najemca pojazdu zastępczego rozlicza się z wynajmującym bezgotówkowo, tj. cesją wierzytelności przysługującej wobec ubezpieczyciela, fakt ten może mieć wpływ na wysokość stawki¹⁹⁷. W badanych sprawach problem ten nie był podnoszony.

Zgodnie ze wspomnianą wyżej uchwałą SN z 24.8.2017 r.¹⁹⁸ należne odszkodowanie powinno zostać obniżone, gdy poszkodowany, mając możliwość skorzystania z kilku jednakowo dogodnych dla niego ofert, wybiera tę mniej korzystną finansowo. To ogólne stwierdzenie nie oznacza jednak aprobaty dla wszystkich stwierdzeń, które

¹⁹² Trafnie przyjął tak Sąd Rejonowy w Kartuzach w sprawie o sygn. akt I C 240/14.

¹⁹³ Trafnie przyjął tak Sąd Rejonowy w Kartuzach w sprawie o sygn. akt I C 331/14 oraz Sąd Rejonowy Poznań-Stare Miasto w sprawie o sygn. akt I C 1340/14.

¹⁹⁴ Tak np. A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 54; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 500.

¹⁹⁵ Zob. pkt 6.4. tej części opracowania.

¹⁹⁶ III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51.

¹⁹⁷ Szerzej na ten temat zob. M. Krajewski, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 64-65.

¹⁹⁸ III CZP 20/17, LEX nr 2340475.

znalazły się w uzasadnieniu wymienionego orzeczenia. Kwestie związane z tym problemem nie wystąpiły w badanych sprawach.

9. Koszty holowania i parkowania pojazdu

Holowanie uszkodzonego pojazdu jest z reguły konieczne, by dokonać naprawy, a jego pozostawienie bez nadzoru w miejscu wypadku powodowałoby powstanie ryzyka dalszych zniszczeń wywołanych aktami wandalizmu. Jak wskazano powyżej¹⁹⁹, dokonanie wydatków na zapobieżenie powiększania się szkody jest nie tylko prawem, ale i obowiązkiem poszkodowanego, a ich zaniechanie może być uznane za przyczynienie się do powstania szkody.

W 12 postępowaniach żądano zwrotu kosztów holowania pojazdu, przy czym we wszystkich tych przypadkach roszczenie było oparte na zasadach odpowiedzialności określonych przepisami prawa. Żądanie takie zostało uwzględnione w całości w 6, a oddalone w 3 przypadkach. Trzy sprawy zakończyły się bez rozstrzygnięcia merytorycznego.

W jednej ze spraw²⁰⁰, w których oddalono roszczenie w zakresie kosztów holowania pojazdu, przedmiotem sporu był koszt w stosunkowo znacznej wysokości 10 980 zł. Chodziło tu nie o koszt odholowania pojazdu z miejsca wypadku, ale o jego transport do Wielkiej Brytanii. Poszkodowana postanowiła go tam przewieźć, gdyż uznała, że nie jest w stanie sprzedać w Polsce pojazdu przystosowanego do ruchu lewostronnego, który został uszkodzony w wyniku wypadku. Sąd oddalił powództwo w zakresie kosztów holowania, przyjmując, że niemożliwość sprzedaży wraku w Polsce nie została udowodniona.

Zwrotu kosztów parkingu uszkodzonego pojazdu dochodzono jedynie w 3 sprawach, przy czym we wszystkich z nich roszczenie w zakresie tego kosztu uwzględniono w całości.

¹⁹⁹ Zob. pkt 8.2. tej części opracowania.

²⁰⁰ Postępowanie toczące się przed Sądem Rejonowym w Słupsku, sygn. akt I C 2260/12.

10. Koszty prywatnych opinii rzeczoznawców

Kosztom prywatnej ekspertyzy poniesionym na etapie postępowania przedsądowego jako elementowi szkody poświęcona została uchwała Sądu Najwyższego z 18.5.2004 r.²⁰¹ Zgodnie z jej tezą „[o]dszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może – stosownie do okoliczności sprawy – obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego”. W uzasadnieniu SN nakazał m.in. ocenić, „czy poniesienie tego kosztu było obiektywnie uzasadnione i konieczne także w kontekście ułatwienia określenia prawidłowo konkretnego ubezpieczyciela, jak i ułatwienia zakładowi ubezpieczeń ustalenia okoliczności wypadku i rozmiarów szkody”.

Uzasadniając możliwość żądania zwrotu wydatków należących do analizowanej kategorii należy wyjść od stwierdzenia, że są one ponoszone w celu zapewnienia naprawienia szkody przez osobę odpowiedzialną. Poniesienie wydatków na prywatnego rzeczoznawcę pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodzącym. Jego zajście jest warunkiem *sine qua non* zlecenia sporządzenia opinii, a w zwykłych okolicznościach zwiększa prawdopodobieństwo, że zlecenie takie zostanie udzielone. Ustalenie to nie usuwa jednak wszystkich wątpliwości. W szczególności konieczne jest wyjaśnienie, czy zwrot wydatków należy się dlatego, że odpowiedzialny odszkodowawczo ponosi skutki pierwotnego zdarzenia szkodzącego, czy też może raczej z tego powodu, że niewłaściwie wykonuje swoje zobowiązanie odszkodowawcze, czym sprawia, że poszkodowany decyduje się zamówić ekspertyzę. Przyjęcie tego drugiego założenia oznaczałoby, że poszkodowany może żądać zwrotu poniesionego wydatku jedynie wówczas, gdy stanowisko dłużnika co do wysokości odszkodowania lub zasady ponoszenia odpowiedzialności było nieprawidłowe, co zresztą w praktyce z reguły wykazuje przygotowana ekspertyza. Gdyby natomiast było inaczej i opinia przygotowana na zlecenie poszkodowanego potwierdziła wcześniejsze ustalenia dłużnika, roszczenie o zwrot kosztów ekspertyzy powinno zostać oddalone, gdyż nie sposób wówczas stwierdzić naruszenia wykonania zobowiązania odszkodowawczego.

²⁰¹ III CZP 24/04, OSNC 2005, nr 7–8, poz. 117.

Jak się wydaje, w praktyce sądy bardziej skłonne są do przyjęcia tego właśnie sposobu rozumowania. Przemawia za nim dodatkowo argument, zgodnie z którym w stosunkach zobowiązaniowych zasadą jest, że wierzyciel, który chce zweryfikować jakość świadczenia oferowanego mu przez dłużnika, lub podstawy odmowy jego spełnienia, ponosi samodzielnie koszty takiej weryfikacji.

Przeciwko powyższemu wnioskowi przemawia jednak fakt, że zlecając przygotowanie opinii poszkodowany nie wie, jaka będzie jej treść, i może pozostawać w (niejednokrotnie potwierdzonym doświadczeniem życiowym) przekonaniu, że podmiot odpowiedzialny za szkodę zaniża wysokość należnego świadczenia lub bezpodstawnie uchyla się od jego spełnienia. Weryfikacja stanowiska drugiej strony jest więc z reguły działaniem celowym i rozsądnym. Zakładając, że odpowiedzialny za szkodę będzie zobowiązany do zwrotu poniesionych kosztów jedynie, gdy okaże się, że niewłaściwie wypełnia swoje zobowiązanie odszkodowawcze, poszkodowany poniesie samodzielnie część konsekwencji zdarzenia szkodzącego. Co więcej, należy wziąć pod uwagę, że w stosunki odszkodowawcze o charakterze deliktowym poszkodowany wdaje się bez własnej woli, co może usprawiedliwiać ich odmienne potraktowanie w porównaniu do innych zobowiązań, gdzie strona musi liczyć się z koniecznością weryfikacji jakości świadczenia oferowanego przez kontrahenta już w chwili zawierania umowy. Trudno byłoby wytłumaczyć, dlaczego podmiot dotknięty wbrew swojej woli skutkami zdarzenia szkodzącego miałby samodzielnie ponieść część jego konsekwencji, gdy nie można postawić mu zarzutu jakiegokolwiek niewłaściwości postępowania.

Ostatecznie uprawnia to do postawienia wniosku, zgodnie z którym istotne jest jedynie spełnienie przesłanki adekwatnego związku przyczynowego między wydatkiem poniesionym przez poszkodowanego na opinię rzeczoznawcy a pierwotnym zdarzeniem szkodzącym. Bez znaczenia powinno natomiast pozostawać, czy podmiot odpowiedzialny za szkodę dopuścił się jakichkolwiek uchybień w wykonaniu swojego zobowiązania. Nie oznacza to, że ewentualne nienależyte wykonanie pierwotnego zobowiązania odszkodowawczego jest zupełnie pozbawione znaczenia. Może ono sprawić, że wydatki poniesione w związku z takimi zachowaniami będą wyższe, niż gdyby zobowiązanie zostało wykonane należycie, gdyż konieczna będzie np. dodatkowa opinia.

Jak wyżej wskazano, zwrotu kosztów prywatnych opinii rzeczoznawców dochodzono w 43 sprawach, przy czym w każdej z nich podstawą roszczeń były zasady odpowiedzialności określone przepisami prawa. W 37 przypadkach powodem był bezpośrednio poszkodowany, a w 6 cesjonariusz poszkodowanego. Spośród wszystkich wymienionych spraw roszczenie w odniesieniu do zwrotu kosztu opinii zostało ostatecznie uwzględnione w całości w 29 przypadkach. W całości oddalono je w 7 sprawach. Charakterystyczne jest, że brak było spraw, w których odpowiednie roszczenie uwzględniono w części. Bez rozstrzygnięcia merytorycznego zakończyło się 6 postępowań.

Jedynie w jednej ze spraw, w których roszczenie zostało oddalone²⁰², uzasadniono jego oddalenie argumentami odwołującymi się do natury analizowanego roszczenia. Sąd przyjął w niej, że koszty prywatnej ekspertyzy nie są ani kosztami postępowania, ani wydatkami objętymi dyspozycją art. 826 § 4 k.c. Podniesiono przy tym, że w orzecznictwie istnieje utrwalone stanowisko, zgodnie z którym ekspertyzy opracowane na zlecenie jednej ze stron należy traktować jako część argumentacji, ewentualnie jedynie jako dowód z dokumentu prywatnego, z którym można łączyć tylko takie domniemanie, że osoba, która go podpisała, wyraziła zawarty w nim pogląd. To stwierdzenie jest prawdziwe, jednak w świetle przyjętych ustaleń nie może uzasadniać oddalenia żądania.

Uzasadniając konieczność poniesienia przez poszkodowanego kosztów prywatnej ekspertyzy i możliwości żądania zwrotu jej kosztów, sądy powoływały się na ogół na fakt, że zlecenie sporządzenia opinii było potrzebne do dochodzenia należności i tylko w taki sposób poszkodowany mógł się przekonać co do słuszności stanowiska drugiej strony. W 7 przypadkach sądy odwołały się w uzasadnieniu do faktu, że pozwany zaniżył wysokość oferowanego odszkodowania na etapie przedsądowym. Jednocześnie nie odnotowano żadnej sprawy, w której zasądzono wyłącznie zwrot kosztów prywatnej opinii rzeczoznawców bez innych elementów szkody. Może to prowadzić do wniosku, że w praktyce nie jest przyjęty zaprezentowany powyżej sposób rozumowania co do możliwości żądania zwrotu analizowanego kosztu w każdym wypadku, bez względu na zachowanie dłużnika

²⁰² Sprawa rozpoznawana przez Sąd Rejonowy w Tarnowskich Górach, sygn. akt I C 1462/13.

w procesie likwidacji szkody, a w szczególności bez względu na to, czy zaniża on należne odszkodowanie.

Interesujące może być zestawienie wysokości sum, jakich zwrotu żądano z tytułu kosztów przedsądowych opinii rzeczoznawców, z kosztami przyznawanymi biegłym w postępowaniach sądowych. Przeciętne roszczenie o zwrot wydatków wynosiło 519,92 zł, mediana 369,00 zł, wynagrodzenie najniższe 148 zł, a najwyższe 4517,21 zł. Jak wyżej wspomniano²⁰³, dla wynagrodzeń biegłych w sprawach, w których dochodzą wyłącznie naprawienia szkody na mieniu, wartości te wynosiły odpowiednio: przeciętne 1182,97 zł, mediana 1098,50, wynagrodzenie najniższe 252,00 zł., a najwyższe 5209,85 zł. Wynagrodzenia biegłych sądowych są więc wyższe, jednak wyciąganie na tym tle daleko idących wniosków byłoby po prostu bez szczegółowej analizy zakresu sporządzanych opinii.

11. Koszty przedsądowej pomocy prawnej

Orzecznictwo Sądu Najwyższego w odniesieniu do możliwości domagania się od odpowiedzialnego za szkodę zwrotu poniesionych kosztów przedsądowej pomocy prawnej przeszło ewolucję. Początkowo możliwość taka była odrzucana²⁰⁴. Pogląd ten został zweryfikowany w uchwale 7 sędziów z 13.3.2012 r.²⁰⁵, zgodnie z którą „[u]zasadnione i konieczne koszty pomocy świadczonej przez osobę mającą niezbędne kwalifikacje zawodowe, poniesione przez poszkodowanego w postępowaniu przedsądowym prowadzonym przez ubezpieczyciela, mogą w okolicznościach konkretnej sprawy stanowić szkodę majątkową podlegającą naprawieniu w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych [...]”. Z uzasadnienia tego orzeczenia wynika jednak, że dopuszczalność żądania zwrotu kosztów nie jest regułą i zależy od szeregu czynników, w tym m.in. stopnia komplikacji związanych ze zgromadzeniem dowodów i sformułowaniem roszczeń. Zagadnienie zwrotu kosztów wynagrodzenia

²⁰³ Zob. pkt 2.4. części II opracowania.

²⁰⁴ Wyrok z 11.6.2001 r., V CKN 266/00, OSP 2002, nr 3, poz. 40; wyrok z 20.2.2002 r., V CKN 908/00, LEX nr 54365; wyrok z 7.8.2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410.

²⁰⁵ III CZP 75/11, OSNC 2012, nr 7-8, poz. 81.

pełnomocnika w postępowaniu likwidacyjnym doczekało się też sporej liczby wypowiedzi przedstawicieli literatury²⁰⁶.

Poszukując uzasadnienia dla roszczenia o zwrot wynagrodzenia pełnomocnika, należy wyjść od celu poniesienia tego wydatku. Jest nim przede wszystkim zapewnienie naprawienia szkody przez podmiot odpowiedzialny. Ponosząc koszt wynagrodzenia pełnomocnika poszkodowany unika także konieczności podejmowania samodzielnych starań o uzyskanie naprawienia szkody. Ponieważ starania takie mogą być angażujące czasowo, poszkodowany może uchronić się w ten sposób od potencjalnej utraty zarobków, co oznacza, że ogranicza wysokość szkody. Jeżeli zaś poszkodowany pragnie jedynie zaoszczędzić sobie mitręgi i czasu, który mógłby wykorzystać na aktywności niezwiązane z uzyskiwaniem przychodów, należy przyjąć, że zlecając prowadzenie sprawy pełnomocnikowi samodzielnie usuwa skutki zdarzenia szkodzącego (przywraca stan poprzedni). Jak wynika z uwag zawartych w poprzednich częściach niniejszego opracowania, poszkodowany jest uprawniony do ponoszenia wydatków kierujących się na osiągnięcie każdego z wymienionych celów²⁰⁷, w związku z czym możliwość żądania zwrotu wynagrodzenia pełnomocnika nie powinna ulegać wątpliwości.

W kontekście powyższego na krytykę zasługują niektóre stwierdzenia zawarte w uzasadnieniu przywołanej powyżej uchwały 7 sędziów SN z 13.3.2012 r. Trudno znaleźć w obowiązującym prawie podstawy dla wynikającego z sentencji poglądu, że zwrotowi może podlegać wyłącznie wynagrodzenie „osoby mającej niezbędne kwalifikacje zawodowe”. W uzasadnieniu zasugerowano również, że uprawnienie do uzyskania zwrotu kosztów występować będzie z reguły wtedy, gdy wypadek spowodował szkodę na osobie, a nie tylko na mieniu, przy czym ocenie powinna

²⁰⁶ M.in.: A. Daszewski, *Zwrot kosztów ustanowienia pełnomocnika na etapie postępowania przedsądowego w świetle uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 marca 2012 r. Wprowadzenie*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2012, nr 2, s. 93 i n.; T. Młynarski, *Zwrot kosztów ustanowienia pełnomocnika na etapie postępowania przedsądowego – stan sprzed uchwały i po uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 marca 2012 r.*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2012, nr 2, s. 109 i n.; M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, *Kompensacja kosztów pomocy prawnej w postępowaniu likwidacyjnym*, *Państwo i Prawo* 2014, nr 1, s. 58 i n.; E. Kowalewski, M. Nesterowicz, E. Bagińska, M. Wałachowska, M. P. Ziemiak, W.W. Mogilski, M. Serwach, *W sprawie refundacji kosztów wynagrodzenia pełnomocnika w ubezpieczeniowym postępowaniu likwidacyjnym*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 2011, nr 4, s. 13 i n.

²⁰⁷ Co do zapewnienia naprawienia szkody zob. pkt 10 powyżej, co do zapobieżenia powiększania się szkody zob. pkt. 8.2., a co do przywrócenia stanu poprzedniego zob. pkt 5.1., wszystkie w tej części opracowania.

podlegać także fizyczna zdolność poszkodowanego do prowadzenia spraw związanych z dochodzeniem roszczeń. Dla ograniczenia takiego nie ma podstaw, a wynikający z tego stwierdzenia sposób rozumowania zaprzecza przyjmowanemu w niniejszym opracowaniu założeniu, że poszkodowany uprawniony jest do podejmowania działań mających na celu wyeliminowania skutków, jakie zdarzenie szkodzące wywołało w jego życiu.

Trafnie SN przyjmuje natomiast, że możliwość żądania zwrotu kosztów występować będzie w przypadkach, „w których osobiste uczestnictwo poszkodowanego w postępowaniu likwidacyjnym wiązać się będzie z większymi kosztami (utrata zarobków, dojazd) niż powierzenie tych czynności odpłatnie pełnomocnikowi”. Stwierdzenie to podkreśla prawo (a może również obowiązek) poszkodowanego do ograniczania wysokości szkody. Nie sposób jednak zgodzić się z uwagą, że żądania zwrotu wydatków nie uzasadnia „samo dążenie do wygody i ujęcia obowiązków poszkodowanemu”. Wynika z tego, że wyrządzenie szkody nakłada na poszkodowanego pewne obowiązki, od których nie może się on uwolnić. Co więcej, obowiązkami tymi SN wydaje się obarczać nie tylko poszkodowanego, ale również osoby mu bliskie, gdyż stwierdza, że „każdorazowo konieczne jest rozważenie celowości poniesienia wydatków, zwykle bowiem pomoc świadczona jest przez członków rodziny zobowiązanych do podjęcia określonych czynności w ramach nieodpłatnej pomocy wzajemnej”. Również te stwierdzenia pozostają w oczywistej sprzeczności z przyjętym założeniem co do prawa poszkodowanego podejmowania działań w celu samodzielnego odwrócenia skutków zdarzenia szkodzącego.

Przeprowadzone badania prowadzą do wniosku, że roszczenia o zwrot kosztów przedsądowej pomocy prawnej odgrywają w praktyce znikomą rolę. Roszczeń takich dochodzone jedynie w 4 sprawach. We wszystkich tych przypadkach dochodzone jednocześnie naprawienia innych szkód, w tym przede wszystkim szkód w pojeździe. Za każdym razem roszczenia dochodził bezpośrednio poszkodowany, a żądanie oparte było na ogólnych zasadach odpowiedzialności wynikających z przepisów prawa. Żądanie zwrotu kosztów przedsądowej pomocy prawnej zostało

uwzględnione w całości w dwóch przypadkach²⁰⁸ i w dwóch przypadkach oddalone²⁰⁹.

W jednym z postępowań, w którym oddalono powództwo, sąd uznał, że sprawy wypadków komunikacyjnych, szczególnie na etapie postępowania likwidacyjnego, nie są skomplikowane i sprowadzają się do zgłoszenia szkody, co nie uzasadnia korzystania z pełnomocnika²¹⁰. W drugim przypadku przyjęto, że „zasądzenie tych kosztów byłoby możliwe jedynie w sytuacji, w której powódka z przyczyn obiektywnych nie mogłaby uczestniczyć w procesie likwidacji szkody lub też z przyczyn bezpośrednio i indywidualnie związanych z powódką np. gdyby powódka była obcokrajowcem lub też osobą niedołązną”²¹¹.

Z analizy badanych spraw wynika, że roszczenie o zwrot kosztów wynagrodzenia pełnomocnika było jedynie dwukrotnie zgłaszane na etapie przedsądowym, przy czym nie doszło do dobrowolnej wypłaty przez odpowiedzialnego za szkodę żadnej kwoty z tego tytułu. Dane te należy zestawić z ustaleniami ogólnymi odnoszącymi się do wszystkich przebadanych spraw²¹², z których wynika, że pełnomocnik jest najczęściej ustanawiany już na etapie przedsądowym. Prowadzi to do wniosku, że poszkodowani bardzo często zmuszeni są samodzielnie pokryć koszty działania pełnomocnika. Stan ten należy ocenić negatywnie, a wynika on najprawdopodobniej z niechętnego stanowiska orzecznictwa, w tym Sądu Najwyższego, w odniesieniu do możliwości domagania się zwrotu analizowanego rodzaju kosztu.

12. Inne szkody

Jak wskazano, naprawienia szkód innego rodzaju niż omówione powyżej domagano się łącznie w 18 sprawach. Kategoria ta obejmuje bardzo różne przypadki (m.in. koszt badania technicznego pojazdu, odrębnie ujęte koszty załadunku pojazdu

²⁰⁸ Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa, sygn. akt I C 1583/14; wyrok Sądu Rejonowego Poznań-Stare Miasto, sygn. akt I C 1410/14/8.

²⁰⁹ Wyrok Sądu Rejonowego w Kartuzach, sygn. akt I C 87/14; wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa, sygn. akt II C 1189/14.

²¹⁰ Wyrok Sądu Rejonowego w Kartuzach, sygn. akt I C 87/14.

²¹¹ Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa, sygn. akt II C 1189/14.

²¹² Zob. pkt 2.1. pierwszej części opracowania.

na lawetę i koszty podstawienia wynajętego pojazdu, utrata zniżek z ubezpieczenia autocasco, uszkodzony kask motocyklisty i zniszczona odzież). Ze względu na tę różnorodność trudno wyciągnąć na podstawie uzyskanych danych jakiegokolwiek ogólne wnioski.

13. Odsetki za opóźnienie

W odniesieniu do odsetek za opóźnienie od świadczenia odszkodowawczego w orzecznictwie i literaturze nie ma zgody co do chwili, od której można je naliczać. Według jednego poglądu fakt, że zgodnie z art. 363 § 2 k.c. wysokość odszkodowania co do zasady powinna być określona według cen z daty ustalenia odszkodowania, czyli na ogół na datę wyrokowania, uzasadnia przyznanie odsetek dopiero od tej chwili²¹³. Trafne wydaje się jednak odmienne stanowisko, zgodnie z którym ustalenie odszkodowania według cen z daty wyrokowania nie niweluje ewentualnego wcześniejszego opóźnienia dłużnika ze spełnieniem świadczenia. Odsetki za okres poprzedzający chwilę wyrokowania powinny być jednak naliczane nie od odszkodowania w wysokości ustalonej na dzień wyrokowania, ale od odszkodowania w takiej wysokości, z jakim dłużnik pozostawał w opóźnieniu²¹⁴.

W praktyce sądy na ogół nie mają wątpliwości co do możliwości żądania odsetek za okres, kiedy odpowiedzialny za szkodę pozostaje w opóźnieniu. Potwierdza to również przeprowadzone badanie. Odsetki z tytułu opóźnienia zasądzono łącznie w 174 sprawach. Spośród nich w 132 przypadkach zasądzono odsetki od daty wymagalności roszczenia odszkodowawczego, co na ogół oznaczało wymagalność określoną zgodnie z art. 14 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych²¹⁵. Od daty wyrokowania lub od daty zamknięcia rozprawy zasądzono odsetki jedynie w 6 przypadkach. Aż w 36 postępowaniach zasądzono odsetki od innej daty, co najczęściej oznaczało datę wytoczenia

²¹³ Tak m.in. SN w wyroku z 10.2.2000 r., II CKN 725/98, OSNC 2000, nr 9, poz. 158; M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 528–532 oraz przywoływane tam orzecznictwo i literatura.

²¹⁴ M. Lemkowski, *Odsetki cywilnoprawne*, Warszawa 2007, s. 276 i n. M. Zelek, *Wymagalność pieniężnych roszczeń odszkodowawczych a możliwość żądania odsetek za opóźnienie*, *Studia Prawa Prywatnego* 2017, nr 2, s. 12 i n. Por. też wyrok SN z 13.3.2013 r., IV CSK 512/12, LEX nr 1324319.

²¹⁵ Tekst jedn. Dz.U. z 2016 r. poz. 2060 ze zm.

powództwa (15 spraw) lub datę decyzji ubezpieczyciela co do odmowy uznania roszczeń powoda (11 spraw). Zasądzenie odsetek od tych innych dat wynikało z reguły ze sformułowania żądania przez powoda. Były to daty późniejsze niż data wymagalności roszczenia.

Wśród 6 spraw, w których odsetki zasądzono od daty wyrokowania lub od daty zamknięcia rozprawy, aż w 5 przypadkach kwestia początku naliczania odsetek budziła spór między stronami lub wątpliwości sądu. W związku z tym należy uznać, że w wymienionych sprawach sądy świadomie przyjęły wyrażany w literaturze pogląd, o którym mowa powyżej. Dwa z wymienionych postępowań toczyły się przed Sądem Rejonowym w Żaganiu, a dwa przed Sądem Rejonowym dla Warszawy-Mokotowa. Mając na uwadze ogólną liczbę badanych spraw, należy zwrócić uwagę, że przypadki te były bardzo nieliczne.

IV. Wnioski

Przeprowadzone badania odnoszą się tylko do jednego rodzaju szkód na mieniu, jakimi są szkody wynikające z wypadków komunikacyjnych. Nie ulega jednak wątpliwości, że w praktyce właśnie te szkody są najbardziej typowe i powtarzalne. Jednocześnie zaś nie wydaje się, przynajmniej wstępnie, by analizowana kategoria szkód miała takie cechy szczególne, które nie pozwalają przenieść wyciągniętych na jej tle wniosków na inne przypadki szkód na mieniu. Aby zweryfikować tę tezę, należałoby jednak zalecić przeprowadzenie dodatkowych badań.

Dokonane analizy prowadzą w pierwszej kolejności do wniosku, że między regulacją naprawienia szkody w Kodeksie cywilnym a szeroko rozpowszechnioną praktyką istnieje zasadnicza rozbieżność. W art. 363 § 1 k.c. przewidziano dwa sposoby naprawienia szkody: rekompensatę pieniężną oraz przywrócenie stanu poprzedniego. W analizowanej praktyce przywrócenie stanu poprzedniego jednak nie występuje. Jego miejsce zajmuje natomiast swoisty surogat, którym jest naprawienie szkody metodą kosztorysową. Dopuszczalność stosowania tej metody na gruncie obowiązującego stanu prawnego można starać się uzasadnić, przynajmniej w odniesieniu do sytuacji, w których obowiązany do naprawienia szkody jest ubezpieczyciel OC, wymaga to jednak skomplikowanych zabiegów interpretacyjnych. Jak wykazały przeprowadzone badania, metoda kosztorysowa ma w praktyce podstawowe znaczenie. Inne sposoby naprawienia szkody stosuje się jedynie uzupełniająco, przede wszystkim w tych sytuacjach, gdy zachodzą przesłanki niedopuszczalności żądania przywrócenia stanu poprzedniego przewidziane w art. 363 § 1 zdanie 2 k.c., które zgodnie z ogólnie akceptowanym poglądem należy odnieść także do naprawienia szkody metodą kosztorysową.

Daleko idąca rozbieżność między regulacją ustawową a rozpowszechnioną praktyką sprawiła, że regulacja ta stała się swoistym „pomnikiem prawa” – instytucją, która nie służy do rozwiązywania praktycznych problemów. Stan ten należy ocenić negatywnie. Cierpi na nim autorytet prawa, a praktyka, nieograniczona regulacją ustawową, ma tendencje do wynaturzania się, czego dowodem są przypadki stosowania metody kosztorysowej także w sytuacjach, gdy jasne jest, że nie da się

osiągnąć przywrócenia stanu poprzedniego, czyli tego, czemu metoda kosztorysowa powinna z założenia służyć.

Biorąc pod uwagę utrzymujące się już co najmniej od kilkudziesięciu lat rozpowszechnienie metody kosztorysowej w praktyce, trzeba uznać, że odpowiada ona potrzebom społecznym. W związku z tym należy postulować nadanie jej rangi ustawowej, co pozwoliłoby na zlikwidowanie utrzymującej się rozbieżności między praktyką a przepisami. Jednocześnie zaś możliwe byłoby wyraźne ograniczenie dopuszczalności stosowania metody kosztorysowej wyłącznie do przypadków, gdy przywrócenie stanu poprzedniego wchodzi jeszcze w rachubę. Akceptacja dla żądania odszkodowania odpowiadającego kosztom hipotetycznej naprawy rzeczy w sytuacji, w której naprawa nie może być dokonana, prowadzi do nieuzasadnionego wzrostu wysokości roszczeń odszkodowawczych i możliwości wzbogacenia się poszkodowanych na wyrządzanych im szkodach. Sytuację taką należy ocenić negatywnie, a jej skutkiem jest m.in. wzrost wysokości składek ubezpieczeniowych. Uruchamia ona także mechanizmy obronne po stronie ubezpieczycieli, którzy – nie mogąc ustrzec się przed nieuzasadnionymi roszczeniami poszkodowanych w przypadkach, gdy powinni mieć taką możliwość – skłonni są z reguły zaniżać wysokości wypłacanych odszkodowań.

Kwestią pozostającą do rozważenia powinno być również, czy w razie ustawowego uregulowania metody kosztorysowej nie należałoby wyraźnie wskazać, że poszkodowany może żądać zapłaty odszkodowania odpowiadającego jedynie przeciętnym kosztom przywrócenia stanu poprzedniego (naprawy rzeczy). Merytoryczna potrzeba takiego ograniczenia wydaje się oczywista. O ile należy zgodzić się, że poszkodowany, który sam naprawił rzecz, powinien mieć możliwość żądania zwrotu faktycznie poniesionych wydatków, nawet jeżeli poniósł je według najwyższych cen występujących na lokalnym rynku, nieusprawiedliwione wydaje się, by takie same ceny mogły stanowić punkt odniesienia do żądania zapłaty z góry sumy koniecznej do dokonania naprawy. W większości sytuacji oznaczałoby to w praktyce, że poszkodowany uzyska ostatecznie korzyść w związku z wyrządzoną mu szkodą. Kwestia ta niekoniecznie wymaga jednak zmiany regulacji ustawowej, a wystarczające wydaje się odpowiednie ukształtowanie orzecznictwa. Z przeprowadzonego badania wynika zresztą, że orzecznictwo na ogół prawidłowo

rozwiązuje ten problem, gdyż mimo formalnego odwoływania się do kryteriów określania wysokości wydatków stosowanych w przypadku, w którym poszkodowany faktycznie samodzielnie naprawił rzecz, przy stosowaniu metody kosztorysowej częściej brane są pod uwagę ceny przeciętne.

Ustawowe uregulowanie kosztorysowej metody naprawienia szkody nie oznacza, że należy całkowicie zrezygnować z możliwości żądania przywrócenia stanu poprzedniego *in natura*. Mimo że przypadek taki nie wystąpił w analizowanych sprawach, nie należy odrzucać możliwości, iż żądanie przywrócenia stanu poprzedniego może zaspokajać interesy poszkodowanego w mniej typowych sytuacjach niż występujące w razie wyrządzenia szkody wyrządzonej w wypadku komunikacyjnym.

W razie zmiany regulacji odnoszącej się do sposobów naprawienia szkody, za uzasadnione należałoby również uznać wyraźne uregulowanie prawa poszkodowanego do żądania zwrotu wydatków poniesionych w celu samodzielnego usunięcia skutków zdarzenia szkodzącego. Prawo takie jest w praktyce na ogół uznawane przez orzecznictwo i doktrynę, jednak celowe wydaje się stworzenie dla niego wyraźnej podstawy ustawowej. Przy tej okazji należałoby również wskazać, że uprawnienie to ma ograniczenia, a poszkodowany nie może żądać zwrotu kosztów, jeżeli są one nadmierne.

Konkretyzacja przedstawionych powyżej propozycji mogłaby polegać na zastąpieniu obecnego art. 363 § 1 k.c. regulacją następującej treści:

Naprawienie szkody powinno nastąpić przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jeżeli możliwe jest przywrócenie stanu poprzedniego, zamiast zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej poszkodowany może żądać takiego przywrócenia lub zapłaty sumy pieniężnej koniecznej do jego dokonania, chyba że pociągałoby to za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty.

Jeżeli poszkodowany przywrócił stan poprzedni, może żądać zwrotu wynikłych z tego kosztów, chyba że są one nadmierne.

Przedstawiona powyżej propozycja ma jedynie wstępny charakter. Za zasadne należałoby uznać poddanie jej analizie prawnoporównawczej, która nie była przedmiotem przeprowadzonych badań. Jedynie wstępnie można jednak zauważyć, że powyższa propozycja nie wydaje się sprzeczna z rozwiązaniami przyjmowanymi w innych europejskich systemach prawnych²¹⁶, a wyraźne zapisanie w ustawie metody kosztorysowej odpowiada rozwiązaniu przyjętemu w § 249 BGB.

Mniej daleko idący, a jednocześnie bardziej szczegółowy charakter mają wynikające z niniejszego opracowania postulaty, które nie wymagają wprowadzenia zmian ustawowych. Sygnalizowana już była potrzeba zmiany dominującej a dysfunkcyjnej praktyki stosowania metody kosztorysowej w przypadkach, gdy nie jest możliwa naprawa rzeczy. Realizacja tego postulatu jest możliwa także na tle obecnie obowiązujących przepisów i wymaga jedynie przyjęcia ich prawidłowej interpretacji.

Powtórzyć należy również wyrażane już wcześniej²¹⁷ postulaty w odniesieniu do praktyki orzeczniczej w zakresie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego. W szczególności mowa tu o:

1. Propozycji rezygnacji ze stanowiska, zgodnie z którym należy oceniać zasadność najmu pojazdu zastępczego, biorąc pod uwagę sposób i intensywność korzystania z pojazdu przez poszkodowanego. Najem taki powinien być uznany za zasadny w każdym przypadku, gdy prowadzi to do odtworzenia stanu istniejącego poprzednio.
2. Propozycji zmiany stanowiska, zgodnie z którym poszkodowanego obciążają skutki zwłoki warsztatu samochodowego w naprawie pojazdu. Stanowisko to jest merytorycznie nieuzasadnione, a prowadzi do konieczności badania w każdym przypadku, jaki byłby czas naprawy pojazdu, gdyby dokonywano jej bez opóźnień.

²¹⁶ Por. *Principles, Definitions and model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR). Full Edition*, red. Ch. von Bar, E. Clive, Munich 2009, s. 3721-3742; E. Bagińska, *Formy reparacji szkody na mieniu we współczesnym prawie odszkodowawczym – konwergencje, przemilczenia i perspektywy*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012, s. 29 i n.

²¹⁷ Zob. M. Krajewski, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 70.

W założeniu przedstawione propozycje mają doprowadzić do sytuacji, w której sąd będzie musiał w procesie rozstrzygać mniejszą ilość kwestii spornych, co powinno skutkować skróceniem czasu trwania postępowań i zmniejszeniem związanych z nimi kosztów.

V. Literatura

Bagińska E., *Formy reparacji szkody na mieniu we współczesnym prawie odszkodowawczym – konwergencje, przemilczenia i perspektywy*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012;

Balas-Noszczyk M., Malinowska K., *W sprawie dopuszczalności spełnienia świadczenia z umowy ubezpieczenia w formie restytucji naturalnej (przywrócenia stanu poprzedniego)*, *Prawo Asekuracyjne* 1998, nr 4;

Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006;

Borowiecka U., *Najem pojazdu zastępczego w przypadku umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w świetle orzecznictwa sądów powszechnych*, *Monitor Ubezpieczeniowy*, 2010, nr 43;

Chmielowiec B., *Utrata wartości handlowej pojazdu*, *Monitor Ubezpieczeniowy* 2012, nr 49;

A. Daszewski, *Zwrot kosztów ustanowienia pełnomocnika na etapie postępowania przedsądowego w świetle uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 marca 2012 r. Wprowadzenie*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2012, nr 2;

Dybowski T., *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, [w:] *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 1, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Ossolineum 1981;

Janiszewska B., *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne*, *Studia Iuridica* 2007, t. 47;

Janiszewska B., *Uwagi o ustaleniu „szkody całkowitej” w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych*, *Studia Iuridica* 2007, t. 47;

Kaliński M., *glosa do uchwały składu 7 sędziów SN z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06*, *Prawo Asekuracyjne* 2008, nr 2;

Kaliński M., glosa do wyroku SN z dnia 12 stycznia 2006 r., II CK 327/05, Prawo Asekuracyjne 2009, nr 1;

Kaliński M., *O wadliwej obiektywizacji szkody*, Studia Iuridica 2007, t. 47;

Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2014;

Kotuk T., glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, LEX/el 2012;

Kowalewski E., *Deminuacja wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie jako przedmiot odszkodowania – koincydencja czy alternatywność roszczeń poszkodowanego*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012;

Kowalewski E., *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 3;

Kowalewski E., *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Kowalewski E., Nesterowicz M., glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 12.10.2001 r., Prawo Asekuracyjne 2003, nr 3;

Kowalewski E., Nesterowicz M., Bagińska E., Wałachowska M., Ziemiak M.P., Mogilski W.W., Serwach M., *W sprawie refundacji kosztów wynagrodzenia pełnomocnika w ubezpieczeniowym postępowaniu likwidacyjnym*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2011, nr 4;

E. Kowalewski, M. Wiśniewski, *Ustalanie ubytku wartości rynkowej pojazdów po naprawie w praktyce rzeczoznawczej*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012;

Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu po naprawie jako przedmiot odszkodowania – standard odszkodowawczy czy*

roszczenie ad casum, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012;

Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Stypizowane stany faktyczne, w których refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest adekwatna*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Krajewski M., *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych: możliwości ograniczenia liczby lub usprawnienia postępowań sądowych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2016;

Krajewski M., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011;

Krupa-Lipińska K., *Ubytek wartości handlowej pojazdu w kontekście rodzajów szkody oraz problematyki związku przyczynowego*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. E. Kowalewski, Toruń 2012;

Larenz K., *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band. Allgemeiner Teil*, München 1987;

Lemkowski M., *Odsetki cywilnoprawne*, Warszawa 2007;

Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008;

Łazarska A., *Szacowanie szkody za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, *Przeгляд Sądowy* 2014, nr 5;

Malinowska K. [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, red. Z. Brodecki, Kraków 2003;

Maliszewska M., *Roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego wobec zakładu ubezpieczeń*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe*, 2013, nr 2;

Młynarski T., *Zwrot kosztów ustanowienia pełnomocnika na etapie postępowania przedsądowego – stan sprzed uchwały i po uchwale Sądu Najwyższego z dnia 13 marca 2012 r.*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2012, nr 2;

Nowakowski Z.K., *Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody przyszłe związane z wypadkami samochodowymi*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL. Zagadnienia wybrane*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979;

Olędzka A., *Obniżenie wartości handlowej pojazdu po naprawie a odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 2012, nr 1;

Orlicki M., *Umowa ubezpieczenia*, Warszawa 2002;

Panfil B., *O zwrocie kosztów najmu pojazdu zastępczego w związku z uszkodzeniem pojazdu poszkodowanego – kiedy powstaje szkoda*, *Glosa* 2014, nr 2;

Piwowar M., *O sposobach naprawienia szkody*, *Państwo i Prawo* 2013, nr 4;

Principles, Definitions and model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR). Full Edition, red. Ch. von Bar, E. Clive, Munich 2009;

Raczyński A., *Sytuacja prawna poszkodowanego w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej*, Warszawa 2010;

Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania-część ogólna*, Warszawa 2016;

Serwach M., *Pozbawienie możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w orzecznictwie sądowym i poglądach A. Szpunara*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Sołtysiński S., *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdu przez poszkodowanego*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL. Zagadnienia wybrane*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979;

Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego, dostępne pod adresem:

https://rf.gov.pl/files/3008__5195__Refundacja_kosztow_najmu_pojazdu_zastepczego_w_ocenieniu_Rzecznika_Ubezpieczonych.pdf;

Szanciło T., glosa do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSP 2013, nr 1, poz. 2;

Szczurowski T., *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, Monitor Prawniczy 2012, nr 9;

Szpunar A., *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998;

Szpunar A., *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, Rejent 1998, nr 10;

Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, KPP 1993, z. 1;

Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania w prawie cywilnym*, Warszawa 1975;

Trzaskowski R., *Koszty najmu pojazdu zastępczego jako szkoda*, Palestra 2012, nr 7-8;

Trzaskowski R., Borysiak W., *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (perspektywa prawnoporównawcza)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2016;

Wałachowska M., *Utrata posiadania rzeczy jako szkoda ze szczególnym uwzględnieniem pojazdu mechanicznego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Wałachowska M., Ziemiak M.P., *Kompensacja kosztów pomocy prawnej w postępowaniu likwidacyjnym*, Państwo i Prawo 2014, nr 1;

Warkańto W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje granice*, Warszawa 1972;

Wawszczak P., *Części zamienne – nowe, ale jakie? – wnioski i uwagi z lektury wystąpienia Rzecznika Ubezpieczonych z dnia 8 listopada 2011 r. i postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r.*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2013, nr 1;

Wawszczak P., *Najem pojazdu zastępczego – stan sprzed uchwały i po uchwale Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r.*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2012, nr 1;

Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz, Bydgoszcz-Poznań 2001;

Wąsiewicz A., Orlicki M., *Koszt usługi likwidacji szkody jako element odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, *Prawo Asekuracyjne* 1999, nr 3;

Wiewiórowska-Domagalska A., *glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r.*, III CZP 5/11, *Europejski Przegląd Sądowy* 2013, nr 3;

Zagrobelny K., *W sprawie szkody występującej pod postacią zwiększenia się pasywów poszkodowanego*, [w:] *Prace z prawa cywilnego. Dla uczczenia pamięci profesora Jana Kosika*, red. P. Machnikowski, Acta Universitatis Wratislaviensis 2009, Prawo CCCVIII;

Zelek M., *Wymagalność pieniężnych roszczeń odszkodowawczych a możliwość żądania odsetek za opóźnienie*, *Studia Prawa Prywatnego* 2017, nr 2;

Ziemiak M.P., *glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 22 listopada 2013 r.*, III CZP 76/13, *Państwo i Prawo* 2015, nr 8;

Ziemiak M.P., *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji i urzędów w kwestii uprawnień poszkodowanego do najmu pojazdu zastępczego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Żak J., Szczypiński W., *VAT przy wypłacie odszkodowania metodą kosztorysową*,
Prawo Asekuracyjne 2007, nr 3.