

**EUGENIUSZ KOWALEWSKI**  
**MICHAŁ PIOTR ZIEMIAK**

## Stypizowane stany faktyczne, w których refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest adekwatna

*Niniejszy artykuł ma na celu ukazanie określonych stanów faktycznych (ujętych w sposób stypizowany), w których zasada refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego w stosunku do poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym może być wątpliwa albo wręcz nieuzasadniona. W pierwszej kolejności omówione zostały przypadki, w których sprawca wypadku nie jest w ogóle objęty obowiązkowym ubezpieczeniem OC lub też nie zadośćuczynił obowiązkowi zawarcia umowy ubezpieczenia. W tym zakresie autorzy stwierdzili m.in., że nie ma w prawie odszkodowawczym aksjologicznych podstaw do różnicowania sytuacji poszkodowanego przez podmiot objęty obowiązkowym ubezpieczeniem OC od poszkodowanego przez podmiot, w stosunku do którego ustawodawca nie wymaga takiego ubezpieczenia. Następnie autorzy skoncentrowali się na problemach związanych ze współodpowiedzialnością oraz przyczynieniem się poszkodowanego do powstania szkody i ich konsekwencjach w omawianym zakresie. W dalszej konieczności przedstawione zostały m.in. zagadnienia zbiegu tytułów uprawniających do pojazdu zastępczego (np. z ubezpieczeniem AC lub ASSISTANCE) oraz współposiadania i stanów faktycznych zbliżonych do współposiadania pojazdu (przede wszystkim z uwzględnieniem szkód majątkowych wyrządzonych przez małżonka drugiemu małżonkowi). Wreszcie analizie poddany został problem utraty możliwości korzystania z pojazdu w okolicznościach innych niż wypadek komunikacyjny (na przykładach zajęcia komorniczego pojazdu oraz kradzieży) czy też pojazdu czasowo wycofanego z ruchu w rozumieniu art. 78a ustawy Prawo o ruchu drogowym. W konkluzji autorzy stwierdzili, że koncepcja „pure economic loss of use” – w zakresie utraty posiadania samochodu – nie znalazła uznania w polskim orzecznictwie ani doktrynie prawa odszkodowawczego.*

## Wprowadzenie

Niniejszy artykuł ma na celu ukazanie określonych stanów faktycznych (ujętych w sposób stypizowany), w których zasada refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego w stosunku do poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym może być wątpliwa albo wręcz nieuzasadniona. Przedstawione przykładowo sytuacje nie wyczerpują oczywiście ich pełnego katalogu. Pozwalają jednak zakwestionować, głoszoną coraz częściej tezę, że przedmiotowe uprawnienie poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym powinno stanowić swoisty *standard* na tle funkcjonowania komunikacyjnego ubezpieczenia OC i to nawet niezależnie od specyfiki i okoliczności towarzyszących danej, konkretnej sytuacji odszkodowawczej w jakiej znalazł się poszkodowany, któremu uszkodzono lub zniszczono pojazd, a tym samym pozbawiono możliwości korzystania z niego. Absolutyzowanie takiego standardu wydaje się nadto kłócić z samą aksjologią prawa odszkodowawczego (a także ujęciami kodeksu cywilnego), która kwestie ustalania odszkodowania ujmuje w sposób „elastyczny” i zarazem zróżnicowany<sup>1</sup>, odpowiednio do okoliczności konkretnej sytuacji faktycznej i jej uwarunkowań prawnych (np. obowiązek współdziałania poszkodowanego z dłużnikiem w kwestii minimalizacji szkody<sup>2</sup>, zasada *compensatio lucri cum damno*, obowiązek nieprzyczyniania się do powstania szkody czy też zwiększenia jej rozmiarów<sup>3</sup>). Wspomniany standard nie da wywieść bezpośrednio z zasady pełnego odszkodowania, bowiem nie ma ona w polskim prawie charakteru absolutnego. Przeciwnie, doznaje licznych ograniczeń i modyfikacji, co skłania niektórych autorów do głoszenia tezy, że ma ona znaczenie jedynie postulatywne<sup>4</sup> albo że jest swoistym mitem<sup>5</sup>.

### 1. Sprawca wypadku komunikacyjnego nie podlega obowiązкови ubezpieczenia OC

Truizmem jest stwierdzenie, że krąg podmiotów, które mogą potencjalnie ponosić cywilną odpowiedzialność za szkody wynikłe z wypadków komunikacyjnych oraz krąg posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy mają ustawowy obowiązek zawarcia ubezpieczenia OC za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez nich pojazdu nie musi się w praktyce pokrywać. Co więcej, w rzeczywistości nigdy się nie pokrywa, albowiem wypadki komunikacyjne powodują nie tylko posiadacze pojazdów mechanicznych ale także – i to bynajmniej nie sporadycznie – inne osoby czy podmioty.

1. Np. poszkodowany musi w każdym wypadku wykazać szkodę oraz udowodnić jej wysokość, nie mówiąc już o wykazaniu innych przesłanek odpowiedzialności sprawy (np. wina, brak przesłanek egzoneracyjnych, związek przyczynowy pomiędzy zachowaniem sprawcy a zaistniałą szkodą). To z kolei oznacza, że naszemu prawu odszkodowawczemu obca jest formuła „ryczałtów odszkodowawczych” (tzw. *damages caps*).
2. Wynikająca z art. 354 § 2 k.c.
3. Zob. art. 362 k.c.
4. W. Warkałto, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972, s. 121 i nast.
5. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)* (w:) *Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. L. Ogiełto, W. Popiołek, M. Szpunar, Warszawa 2005, s. 1069 i nast.

Wystarczy wskazać na rowerzystów, pieszych, rolników „prowadzących” pojazdy nie podlegające rejestracji (np. zaprzęgi konne), przedsiębiorcy i instytucje odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury drogowej (odpowiedzialni za przysłowiowe dziury i wyłomy w powierzchniach dróg), a nawet opiekunowie dzieci, które mogą być sprawcami różnego rodzaju zdarzeń na drogach (np. rodzice czy nauczyciele)<sup>6</sup>. Wreszcie nie należy zapominać o częstych w naszych warunkach wypadkach drogowych powodowanych przez zwierzęta (zarówno w stanie wolnym, jak i tzw. hodowlane)<sup>7</sup>. Na marginesie odnotować też trzeba „chodzące” po naszych drogach samopas zbląkane psy i koty oraz maskotki „innego autoramentu”, które w scenerii polskiego ruchu drogowego bywają „sprawcami” niejednej tragedii na drogach publicznych. Jeżeli takie osoby czy podmioty niepodlegające przecież *ex lege* obowiązkowemu ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (zob. art. 23 - 24 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>8</sup>) ponosić będą odpowiedzialność cywilną za spowodowanie wypadku komunikacyjnego, w wyniku którego poszkodowanemu zniszczony lub uszkodzony zostanie pojazd mechaniczny, to upieranie się przy standardowej regule, że w każdej takiej sytuacji poszkodowany ma bezwzględne prawo żądania refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego i to „kosztem” osoby odpowiedzialnej (np. pieszego, który nie pracuje i nie posiada majątku), graniczy z absurdem. Często bowiem takie koszty – skoro nie zapłaci za nie żaden ubezpieczyciel – będą niemożliwe do wyegzekwowania.

Z drugiej natomiast strony nie można znaleźć żadnych powodów dogmatycznych (także w warstwie aksjologii prawa odszkodowawczego), aby różnicować tzw. standardy odszkodowawcze w kwestii uprawnienia do najmu pojazdu zastępczego w odniesieniu do posiadaczy, których pojazd uszkodzony został przez sprawcę ubezpieczonego oraz w odniesieniu do tych, którym pojazd zniszczył lub uszkodzył sprawca „nieubezpieczony”. Próba podtrzymania takiej „koncepcji” byłaby – mówiąc eufemistycznie – nieco kuriozalna.

## 2. Sprawca wypadku nie zawarł wymaganego ubezpieczenia OC

Nie wszyscy posiadacze pojazdów mechanicznych spełniają ustawowy obowiązek zawarcia (także posiadania) wymaganego ubezpieczenia OC. Dostępne statystyki w tym zakresie (zwłaszcza ujawniane przez UFG)<sup>9</sup> dowodzą, że sytuacje takie nie są w Polsce bynajmniej odosobnione czy sporadyczne – wynika z nich, że w skali rocznej liczba takich przypadków osiąga rząd kilkuset tysięcy. Dla przykładu, UFG szacuje, że w samym tylko roku 2010 po polskich drogach poruszało się ok. 200 tysięcy pojazdów, których posiadacze nie spełnili ustawowego obowiązku zawarcia ubezpieczenia OC. Zatem real-

6. Np. odpowiadający na podstawie art. 427 k.c.

7. W grę wchodzić może np. odpowiedzialność na zasadzie art. 431 k.c.

8. Dz. U. nr 124, poz. 1152 ze zm., zwana dalej „ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych”.

9. Zob. m.in. informacje dostępne na stronie internetowej funduszu ([www.ufg.pl](http://www.ufg.pl)), jak i stronie internetowej Rzecznika Ubezpieczonych ([www.rzu.gov.pl](http://www.rzu.gov.pl)).

na możliwość, że poszkodowany w wypadku komunikacyjnym (w którym zniszczono lub uszkodzono jego własny pojazd) natknie się na takiego nieubezpieczonego posiadacza innego pojazdu, będącego sprawcą wypadku jest obarczona wcale niemałym stopniem prawdopodobieństwa.

Z jednej strony, na skutek szczególnych rozwiązań zawartych w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, odpowiedzialność za skutki takiego wypadku obciążą UFG, z drugiej natomiast nie jest już takie oczywiste czy zakres odpowiedzialności UFG w opisaney sytuacji powinien iść tak daleko, aby pokrywane były rutynowo i standardowo ze środków tego funduszu koszty najmu pojazdu zastępczego dla poszkodowanych, skoro oczywiste jest, że środki finansowe UFG tworzone są z „wpłat” dokonywanych przez ubezpieczycieli, prowadzących komunikacyjne ubezpieczenia OC<sup>10</sup>. Jest jednak pewne, że wypłaty odszkodowań z omawianego tytułu obciążające UFG ulegną zwiększeniu, co wymagać będzie zapewne znaczącego zwiększenia wpłat na ten fundusz ze strony ubezpieczycieli. To zaś – co jest niemal pewne – spowoduje, że ubezpieczyciele „odbiją” sobie wzrost kosztów ubezpieczenia w postaci zwiększonych składek. Krótko mówiąc, zapłacą za to wszyscy posiadacze pojazdów zobowiązani do zawarcia ubezpieczenia OC (na dzień dzisiejszy to ok. 15 milionów podmiotów). Co gorsza, zdecydowana większość ubezpieczonych posiadaczy nie powoduje wypadków komunikacyjnych i nie uszkadza ani nie niszczy innym posiadaczom ich pojazdów (!).

Trzeba też pamiętać, że w określonych sytuacjach, w których istnieje odpowiedzialność subsydiarna UFG, fundusz ten jest ustawowo zwolniony z kompensacji niektórych szkód, za które ponosi cywilną odpowiedzialność sprawca wypadku (nieubezpieczony). Jeżeli bowiem poszkodowany może zaspokoić swoje roszczenia odszkodowawcze na podstawie umowy ubezpieczenia dobrowolnego (np. AC czy ASSISTANCE), fundusz nie ma obowiązku zaspokajania takiej szkody (art. 106 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych)<sup>11</sup>. W konsekwencji, wielu poszkodowanych, którzy posiadają ubezpieczenie AC (z opcją prawa do pojazdu zastępczego) nie będą mogli otrzymać refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego od UFG, czyli z tytułu odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Co gorsza, ubezpieczyciel, który zrefundował takie koszty z tytułu ubezpieczenia AC, pozbawiony jest *ex lege* możliwości regresowania tych kosztów od UFG (art. 106 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

### **3. Uszkodzony w wypadku pojazd należy do kategorii pojazdów nietypowych**

Uszkodzone w następstwie wypadku komunikacyjnego pojazdy – co jest oczywiste – to nie tylko pojazdy samochodowe, tzw. auta. Nikt nie zaprzeczy, że sprawca wypadku drogowego może spowodować zniszczenie lub uszkodzenie całego wachlarza typów, rodzajów, kategorii i odmian bardzo różnych pojazdów czy wehikułów. Przykładowo

---

10. Zob. art. 117 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

11. Art. 106 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych – jeżeli poszkodowany, w przypadku szkody w mieniu, może zaspokoić roszczenie na podstawie umowy ubezpieczenia dobrowolnego, fundusz wyrównuje szkodę w części, w której nie może być zaspokojona, wraz z uwzględnieniem utraconych zniżek składki oraz prawa do zniżek składki.

wymienić można pojazdy rolnicze (w tym zaprzęgi konne), rowery, quad'y, wózki widłowe, maszyny budowlane na podwoziach samochodowych, pojazdy szynowe (tramwaje, lokomotywy, wagony) a nawet samoloty, zwłaszcza gdy poruszają się po płycie lotniska, gdzie mogą zostać uszkodzone przez samochody obsługi lotniska np. w czasie manewrów *follow me*<sup>12</sup>.

Czy zasada rutynowego i każdorazowego obarczania odpowiedzialnego cywilnie sprawcy (choćby nawet objętego ubezpieczeniem OC) obowiązkiem refundacji poszkodowanemu tzw. kosztów najmu pojazdów zastępczych powinna obowiązywać w każdym wypadku; już samo postawienie takiej tezy brzmi więcej niż kuriozalnie, nie mówiąc już o tym, że taka „reguła odszkodowawcza” może nie być w ogóle wykonalna. Dla przykładu, w naszym kraju nie słyszano o przedsiębiorstwach wynajmu wozów konnych, parowozów, quad'ów, rowerów itp. Z drugiej zaś strony, kodeksowe przepisy o odpowiedzialności za szkodę (art. 415, 435, 436 itd.) oraz przepisy dotyczące sposobu naprawienia szkody (art. 363) czy dotyczące rozmiarów i zakresu należnego poszkodowanemu odszkodowania (art. 361-362), nie różnicują normatywnie „sytuacji odszkodowawczych” w zależności od kazuistycznej specyfikacji, czy typizacji składników majątkowych, które zostały zniszczone lub uszkodzone. Krótko mówiąc – w zakresie należnego poszkodowanemu odszkodowania ogólna reguła odszkodowawcza nie jest i nie powinna być uzależniona od rodzajów składnika majątkowego, który został uszkodzony lub zniszczony. To, czy chodziło o samochód, czy np. przysłowiowy wóz konny rolnika, jest z tego punktu widzenia bez znaczenia.

Reasumując, zwolennicy tzw. standardowego zwracania poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych kosztów najmu pojazdów zastępczych, a odnoszący ten standard tylko do samochodów – rozmiągają się z fundamentalnymi zasadami kodeksu cywilnego w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej – nie wspominając już o tym, że tak ujęta teza jest mało poważna i niemożliwa do obrony w kategoriach elementarnej logiki.

#### **4. Współodpowiedzialność i przyczynienie się poszkodowanego do szkody**

Jeżeli mamy do czynienia ze zderzeniem się pojazdów, odpowiedzialność każdego z posiadaczy opiera się na zasadzie winy (art. 436 § 2 k.c.). W wielu sytuacjach zachodzi przypadek współodpowiedzialności, a stopień zawinienia każdego z uczestników zdarzenia może zostać określony np. na 50 proc. (przypadek współwiny). Załóżmy, że pojazdy obu posiadaczy zostały uszkodzone lub zniszczone i każdy z nich – zgłaszając wzajemne roszczenia odszkodowawcze – domaga się refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego. Czyniąc pewne uproszczenie, możemy stwierdzić, że ich roszczenia mogą zostać uwzględnione tylko w 50 proc., czyli każdy z poszkodowanych może

---

12. Nie jest to bynajmniej przykład czysto abstrakcyjny. Wypadek taki miał miejsce w dniu 28 września 2005 r. na poznańskim lotnisku „Ławica”, gdzie w wyniku wadliwych manewrów samochodu obsługi lotniska w czasie operacji *follow me* został poważnie uszkodzony samolot pasażerski przewoźnika tureckiego. Zarządca portu lotniczego nie kwestionował odpowiedzialności cywilnej wynikającej z „winy” kierującego samochodem.

liczyć na refundację tylko połowy kosztów najmu pojazdu zastępczego. Jednocześnie, każdy uprawniony jest zarazem zobowiązany do wzajemnej refundacji połowy tych kosztów drugiemu poszkodowanemu. Przy założeniu, że czas naprawy (a więc okres najmu) oraz parametry najętych pojazdów są porównywalne, dochodzimy do wniosku, że te roszczenia wzajemnie się znoszą. Mówiąc obrazowo, każdy z poszkodowanych ma prawo do „połowy” kosztów najmu, a ponieważ taką samą część kosztów najmu musi zwrócić drugiemu posiadaczowi – obaj posiadacze sami sobie muszą zapłacić koszty najmu pojazdu zastępczego.

Powyższy przykład, nieco abstrakcyjny i uproszczony, ale bynajmniej nie niemożliwy w praktyce, ukazuje całą ułomność tezy, że poszkodowanemu w wypadku komunikacyjnym standardowo i w każdym przypadku należy się refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego. Krótko mówiąc, w wielu sytuacjach faktycznych, realizacja takiego roszczenia przez poszkodowanego traci ekonomiczny sens i oznaczać może, że owe koszty najmu obciążają jego samego (poszkodowanego).

Podobnie – choć nie identycznie – przedstawia się sytuacja w przypadku przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody lub zwiększenia jej rozmiarów (art. 362 k.c.). Skutkować to może odpowiednim (często znaczącym) obniżeniem należnego poszkodowanemu odszkodowania, co oczywiście dotyczy także poszczególnych jego składników (także kosztów najmu pojazdu zastępczego). W efekcie może to oznaczać, że uzyskane w konkretnej sytuacji od sprawcy (lub jego ubezpieczyciela) koszty najmu pojazdu zastępczego będą znaczne niższe od kosztów przez niego zapłaconych. Obrazowo mówiąc, można byłoby skonstatować, że decydując się na najem pojazdu zastępczego, będzie musiał do tego „dopłacić”. Zapewne wielu poszkodowanych w takiej sytuacji nie zdecydowałoby się na korzystanie z pojazdu zastępczego, zwłaszcza gdy mogliby w danej sytuacji zaspokoić swoje potrzeby „komunikacyjne” tańszym sposobem np. korzystając ze środków komunikacji publicznej lub przejazdami taksówką.

## **5. Najem pojazdu zastępczego motywowany potrzebą ekscentryczną**

Dywagując na temat uprawnień poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym, który w jego następstwie traci możliwość korzystania z uszkodzonego pojazdu, skłonni jesteśmy do „absolutyzowania” tego uprawnienia, odwołując się z reguły do dogmatu zasady pełnego odszkodowania<sup>13</sup>. Tymczasem zapominamy, że korzystanie z samochodu służy przede wszystkim zaspokajaniu konkretnych (uzasadnionych) potrzeb ekonomicznych i życiowych (dojazdy do pracy, wykonywanie określonej działalności gospodarczej czy nawet wyjazdy urlopowe itp.). W życiu zdarzają się jednak sytuacje, w których poszkodowany nie musi dojeżdżać samochodem do pracy albo w ogóle jest osobą „nieczynną zawodowo” (bezrobotny, emeryt) ani nie prowadzi żadnej działalności gospodarczej z wykorzystaniem swego samochodu. W takich sytuacjach samochód

---

13. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Zasada... op. cit.* ss. 1068-1083.



wykorzystywany może być jedynie sporadycznie, np. do dokonywania sprawunków, zakupów czy „przejażdżek” z motywów pozaekonomicznych, a nawet ekscentrycznych (motyw „pokazania się” swym luksusowym autem<sup>14</sup>).

Założmy teraz, że okres naprawy takiego samochodu ogranicza się do stosunkowo krótkiego czasu (np. 10 dni). Jeżeli do tego dodamy, że uszkodzonymi mieszka w centrum miasta, gdzie ma nieograniczone możliwości korzystania z publicznych środków komunikacji, z taksówek itd., można postawić kwestię pryncypialnie: czy takiemu uszkodzowanemu także należy się „rutynowo” zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego za okres korzystania z pojazdu własnego (uszkodzonego)? Czy taki koszt ma obciążać w każdym wypadku i w pełnej wysokości osobę odpowiedzialną za szkodę, względnie jej ubezpieczyciela OC? Czy w ogóle chodzi tu o kompensację szkody majątkowej, czy może raczej o sfinansowanie takiej osobie „komfortu psychicznego” posiadania auta, jako *sui generis* dobra osobistego, często o wymiarze ekscentrycznym? No i wreszcie czy tego rodzaju potrzeba jest w ogóle możliwa do wyceny w pieniądzu? Tym samym dochodzimy do fundamentalnego pytania, czy w omawianym przypadku mamy w ogóle do czynienia ze szkodą majątkową? Otóż utrata posiadania rzeczy, która z kolei skutkuje utratą możliwości korzystania z rzeczy w celach osobistych (konsumpcyjnych), uznawana jest m.in. przez takich autorów jak np. A. Szpunar, T. Pajor, L. Stecki czy M. Kaliński jako szkoda niemajątkowa, która indemnizacji podlega wyłącznie w sytuacji, w której *expressis verbis* przewiduje to przepis prawa (tak jak np. w art. 444 w zw. z art. 445 k.c.)<sup>15</sup>. Na marginesie zauważyć trzeba, że powołani autorzy słusznie podnoszą znaczące trudności (a czasem nawet i brak możliwości) przy ustalaniu obiektywnej wartości użytkowej rzeczy, z której uszkodzowany nie może korzystać. Ustalenie takiej wartości jest konieczne do zastosowania przyjętej w polskim prawie cywilnym metody dyferencycyjnej, służącej ustaleniu wysokości szkody. Sama utrata posiadania jest przez wskazanych autorów obciążona zbyt dużym „ładunkiem subiektywnych odczuć uszkodzowanego”, w przeciwieństwie do „klasycznych” rodzajów szkody jak np. straty w czystej postaci.

Na tle opisanej sytuacji (i podobnych) trudno sobie wyobrazić, aby jakkolwiek sąd rozpatrujący roszczenia odszkodowawcze takiemu uszkodzowanemu, zasądził na jego rzecz refundację kosztów najmu pojazdu zastępczego i obciążył nimi osobę odpowiedzialną. Być może sąd amerykański – tak, polski – z pewnością nie.

---

14. Znamiennym może być przykład, gdy uszkodzony w okresie zimowym pojazd to kabriolet z „nieszywną” konstrukcją dachu, należący do osoby niewykonującej żadnej pracy (działalności gospodarczej lub zawodowej), a posiadającej jeszcze inne auta (np. limuzynę). Jeżeli naprawa trwać ma np. 10 dni, nie można znaleźć żadnego rozsądnego argumentu, za przyznaniem takiemu uszkodzowanemu zwrotu kosztów najmu kabrioletu „zastępczego”, na okres 10 dni.

15. A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 76; T. Pajor, *Odpowiedzialność dłużnika za niewykonanie zobowiązania*, Warszawa 1982, s. 153; L. Stecki, *Odpowiedzialność cywilna za skorzystanie ze szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym*, Warszawa, 1983, s. 48; M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2008, s. 321; podobnie też: wyrok SN z dnia 10 maja 1966, II CR 97/66.

## 6. Zbieg tytułów uprawniających do pojazdu zastępczego (koincydencja uprawnień i konfuzja zakładów ubezpieczeń)

Posiadacze pojazdów mechanicznych zawierają często umowy ubezpieczenia *auto-casco* (AC)<sup>16</sup>, które „opcjonalnie” zapewniają – w razie niemożności korzystania z samochodu wskutek wypadku lub z innych przyczyn losowych – zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego. Zdarza się, że niektórzy ubezpieczyciele, w formie swojego świadczenia dodatkowego, sami dostarczają lub umożliwiają ubezpieczonemu korzystanie z takiego pojazdu (np. w sytuacjach rozszerzonej ochrony w ramach ubezpieczenia ASSISTANCE). Tak więc nietrudno sobie wyobrazić sytuacje, w których poszkodowanemu (którego pojazd został uszkodzony lub zniszczony) przysługiwać będzie uprawnienie do najmu pojazdu zastępczego z ubezpieczenia własnego (AC) oraz – jeżeli zaistnieją przesłanki odpowiedzialności cywilnej sprawcy wypadku, posiadającego ubezpieczenie OC – także z ubezpieczenia „cudzego”. Oba tytuły dotyczą ubezpieczeń typu majątkowego (art. 821 k.c.) i nie mogą kolidować z tzw. zasadą odszkodowania (art. 8241 k.c.). Oznacza to, że poszkodowany nie może zostać wzbogacony kosztem otrzymanych odszkodowań ubezpieczeniowych, do których może być formalnie uprawniony. Innymi słowy, nie jest możliwe, aby poszkodowany mógł się domagać „zdublowanego” zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego ani też – mówiąc w uproszczeniu – dwóch pojazdów zastępczych.

W opisanej sytuacji poszkodowany wybierze zapewne – łatwiejsze i szybsze do uzyskania – świadczenie z tytułu własnego ubezpieczenia (AC, ASSISTANCE). Nadto w ramach ubezpieczenia AC, świadczenie związane z udostępnieniem pojazdu zastępczego nie jest z reguły limitowane czasowo (np. technicznym okresem naprawy pojazdu uszkodzonego) ani pomniejszane o określone limity kwotowe czy procentowe z tytułu zaoszczędzonych kosztów eksploatacji własnego pojazdu. Powstaje zatem problem czy odpowiedzialny cywilnie sprawca szkody (oraz jego ubezpieczyciel OC) powinni również w takim wypadku ponieść ciężar refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego wobec poszkodowanego, skoro jego szkoda (potrzeba) w tym zakresie została już zaspokojona z innego tytułu? Można byłoby pewnego wyjścia z owej sytuacji upatrywać w instytucji regresu ubezpieczeniowego (art. 828 k.c.). Tak więc ubezpieczyciel, który pokrył poszkodowanemu koszty najmu pojazdu zastępczego z tytułu ubezpieczenia AC (lub ASSISTANCE) będzie uprawniony do „regresowania” tych kosztów od odpowiedzialnego cywilnie sprawcy lub jego ubezpieczyciela. Jak jednak rozwiązać ten problem, gdy zajdzie „konfuzja zakładów ubezpieczeń”, to znaczy w takiej sytuacji, gdy ubezpieczycielem poszkodowanego (AC) oraz sprawcy wypadku (OC) jest ten sam

---

16. W okresie od 1975 do 1990 roku było to nawet ubezpieczenie obowiązkowe (tzw. *ex lege*); obowiązek ubezpieczenia AC wprowadzony został na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. nr 46, poz. 274 ze zm.) i utrzymany przez rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1981 r. (Dz. U. nr 30 poz. 166 ze zm.) oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 marca 1989 r. (Dz. U. nr 18, poz. 100 ze zm.); obowiązek tego ubezpieczenia zniósł dopiero ustawa z dnia 29 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. nr 59, poz. 344 ze zm.).



zakład? Opisane przypadki nie są bynajmniej abstrakcyjne; przeciwnie – często mają miejsce w naszych warunkach, albowiem niekwestionowanym liderem ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce jest od szeregu lat PZU SA (prawie 70 proc. portfela).

## **7. Współposiadanie i stany faktyczne zbliżone do współposiadania pojazdu**

Zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadacza pojazdu mechanicznego. Dotyczy to również sytuacji, w której posiadacz pojazdu mechanicznego, któremu szkoda została wyrządzona, jest posiadaczem lub współposiadaczem pojazdu mechanicznego, w którym szkoda została wyrządzona. Kiedy więc dochodzi do konfuzji – przedmiotowej (pojazdu) lub podmiotowej (osoby) – poszkodowanego ze sprawcą, nie możemy mówić o jakiegokolwiek odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w ramach umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. W takiej sytuacji nie powstaje więc – co jest naturalne – roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego<sup>17</sup>. Przykładowo, jeżeli przedsiębiorstwo transportowe zawiera umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC dla wszystkich posiadanych przez nie pojazdów (tzw. ubezpieczenie flotowe), to uszkodzenie lub zniszczenie jednego pojazdu przez drugi (np. na placu manewrowym) nie będzie „uruchamiało” odpowiedzialności ubezpieczyciela. Co prawda w orzecznictwie Sądu Najwyższego w tej kwestii istnieją pewne wyjątki, ale odnoszą się one wyłącznie do szkody na osobie. Przytoczyć tu można następujące orzeczenia SN:

1. uchwałę z dnia 7 lutego 2008 r. w sprawie III CZP 115/07, zgodnie z którą ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność gwarancyjną wynikającą z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody na osobie wyrządzone przez kierującego pojazdem, w tym także pasażerowi będącemu wraz z kierowcą współposiadaczem tego pojazdu; czy też
2. uchwałę z dnia 19 stycznia 2007 r. w sprawie III CZP 146/06, zgodnie z którą zakład ubezpieczeń odpowiada z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkodę na osobie wyrządzoną przez kierowcę pojazdu jego posiadaczowi lub współposiadaczowi.

---

17. Wyłączenie odpowiedzialności w przypadku współposiadania nie dotyczy jednak szkody wyrządzonej w mieniu, jeżeli pojazdy mechaniczne uczestniczące w zdarzeniu są przedmiotem umowy leasingu zawartej przez posiadaczy tych pojazdów z tym samym finansującym lub zostały przewłaszczone przez posiadaczy tych pojazdów na tego samego wierzyciela lub które są przedmiotem zastrzeżenia własności rzeczy sprzedanej na rzecz tego samego wierzyciela (art. 38 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych); w takiej sytuacji poszkodowany posiadacz np. leasingowanego pojazdu mógłby teoretycznie żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego – powstaje jednak pytanie czemu ustawodawca zdecydował się objąć wyłączeniem tylko umowy wyraźnie wskazane w omawianym przepisie, z jednoczesnym pominięciem innych umów o podobnym skutku np. najmu czy użyczenia, gdzie również dochodzi do „przejęcia” posiadania pojazdu na najemcę lub biorącego w użyczenie w okresie obowiązywania umowy najmu czy użyczenia.

Wracając na grunt rozważań dotyczących zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego należy zwrócić przede wszystkim uwagę na sytuację, w których uczestnikami wypadku są małżonkowie, przy czym jeden z małżonków jest sprawcą, a drugi poszkodowanym w wypadku komunikacyjnym. Rozważania poniższe nie będą dotyczyć oczywiście szkód na osobie. Po pierwsze, jeżeli wypadkowi ulegną pojazdy objęte małżeńską wspólnością majątkową, mamy do czynienia ze współposiadaniem pojazdów, stąd odpowiedzialność ubezpieczyciela nie powstaje<sup>18</sup>. Po drugie, podobnie będzie w sytuacji, kiedy pojazd należący do majątku odrębnego jednego ze współmałżonków uszkodzi lub zniszczy pojazd objęty małżeńską wspólnością majątkową<sup>19</sup>. Jednakże, kiedy pojazdy małżonków uczestniczące w wypadku komunikacyjnym należą do majątków odrębnych, art. 38 ust. 1. pkt. ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie znajdzie zastosowania, co oznacza, że małżonek-sprawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną drugiemu małżonkowi. W takiej sytuacji powstaje pytanie o zasadność zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, przy założeniu, że małżonkowie prowadzą wspólne gospodarstwo domowe. Jeżeli oba pojazdy są uszkodzone lub zniszczone, pojawić się mogą wątpliwości dotyczące współodpowiedzialności poczynione wcześniej, gdyż obojgu małżonkom przysługiwałoby teoretycznie roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego. Z kolei, jeżeli pojazd małżonka-sprawcy nadaje się do użytku, to w gospodarstwie domowym nadal pozostaje jeden sprawny pojazd. Naszym zdaniem konieczne jest odwołanie się w takim przypadku do kryterium niezbędności najmu pojazdu zastępczego. Oczywiście „w skład” gospodarstwa domowego wchodzić może kilka pojazdów mechanicznych, niemniej nie przesądza to o standardowym pokrywaniu kosztów najmu pojazdu zastępczego w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia któregośkolwiek z tych pojazdów. Jeżeli np. każdy ze współmałżonków korzysta z pojazdu w celu dojazdów do pracy (a brak jest dogodnej komunikacji publicznej do zaspokojenia potrzeb małżonków w tym zakresie) bądź w innych celach, bez których gospodarstwo domowe nie mogłoby normalnie funkcjonować (dowóz małoletnich lub niepełnosprawnych dzieci do szkoły), to można by roszczenie małżonka-poszkodowanego uznać za zasadne. Jednakże, kiedy jeden z pojazdów wykorzystywany jest sporadycznie (dojazdy do kosmetyczki czy na siłownię raz w tygodniu), to potrzeby małżonków (lub szerzej – gospodarstwa domowego) mogą zostać bez uszczerbku zaspokojone przy użyciu drugiego pojazdu.

Na marginesie należy zwrócić uwagę na zaprezentowany przez niektórych autorów pogląd, iż charakter wspólności majątkowej małżeńskiej nie sprzeciwia się przyjęciu odpowiedzialności małżonka wyrządzającego szkodę w majątku wspólnym w związku z ruchem pojazdu mechanicznego (art. 436 k.c.)<sup>20</sup>. Przyjęcie tego poglądu oznaczałoby więc, że zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego będzie należał się małżonkowi-

---

18. Zob. m.in. uchwała SN z dnia 29 listopada 1996 r., III CZP 118/96; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz-Poznań, 2007 ss. 82-87 i wskazana tam literatura.

19. Zob. S. Reps, *Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody wyrządzone przez posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym osobom bliskim*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/2004, ss. 58-59.

20. Zob. T. Sokołowski, *Odszkodowanie ubezpieczeniowe w razie szkody wyrządzonej w majątku wspólnym przez jednego z małżonków*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/1997, s. 16 i nast.

-poszkodowanemu, nawet jeżeli uszkodzony lub zniszczony został pojazd wchodzący w skład majątku wspólnego. Koncepcja ta nie zyskała jednak – do dnia dzisiejszego – szerszego poparcia zarówno w doktrynie, jak i w judykaturze.

Opisane powyżej przypadki nie muszą być oczywiście powiązane tylko z odpowiedzialnością w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Co więcej, w ramach odpowiedzialności sprawczej brak jest ograniczeń dotyczących współposiadania rzeczy, jak tych określonych w art. 38 ust. 1 pkt. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, co może w rezultacie znacznie poszerzyć krąg stanów faktycznych związanych z wyrządzeniem szkody w pojazdach współposiadanych przez kilka podmiotów.

Wreszcie zasadność roszczeń o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego będzie, naszym zdaniem, wątpliwa kiedy poszkodowany dysponuje innym pojazdem, umożliwiającym zaspokojenie jego potrzeb np. pojazdem służbowym, który może być wykorzystywany na potrzeby prywatne bądź pojazdem użyczonym przez inną osobę już po zajściu wypadku, w którym uszkodzeniu lub zniszczeniu uległ pojazd uszkodzono. W orzecznictwie słusznie przyjmuje się, że obowiązkiem poszkodowanego jest podejmowanie działań zmierzających do zminimalizowania szkody. Inaczej mówiąc, niepodejmowanie takich działań przez poszkodowanego nie może zwiększać obowiązku odszkodowawczego osoby zobowiązanej do naprawienia szkody (zarówno w przypadku odpowiedzialności sprawczej, jak i odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela)<sup>21</sup>. Najem pojazdu zastępczego będzie więc spełniał powyższe kryterium, jeżeli ma np. na celu zapobieżenie utracie korzyści na skutek „unieruchomienia” uszkodzonego lub zniszczonego pojazdu. Jednakże jeżeli poszkodowany dysponuje innym pojazdem lub też z uszkodzonego pojazdu korzysta tylko okazjonalnie, trudno koszty najmu pojazdu zastępczego uznać za minimalizowanie szkody. Co więcej, z art. 354 k.c. płynie obowiązek wierzyciela (poszkodowanego) do współdziałania z dłużnikiem (sprawcą lub ubezpieczycielem) w wykonaniu zobowiązania. Skoro więc poszkodowany może zaspokoić swoje potrzeby wykorzystując inny pojazd (pojazd współmałżonka, pojazd służbowy czy użyczony), to najęcie pojazdu zastępczego można naszym zdaniem rozpatrywać w kategoriach naruszenia obowiązku współdziałania (maksymalizowanie, a nie minimalizowanie rozmiarów szkody).

## **8. Utrata możliwości korzystania z pojazdu w okolicznościach innych niż wypadek komunikacyjny**

Rzeczą oczywistą jest, że utrata posiadania (lub szerzej – możliwości korzystania) z pojazdu (jak i każdej innej rzeczy ruchomej) może nastąpić w różnych okolicznościach, niekoniecznie wypadku. Dla poszkodowanego konsekwencje utraty takiej możliwości pozostają jednak takie same – niemożność zaspokojenia określonego rodzaju potrzeb. Powstaje więc pytanie, czy z punktu widzenia przede wszystkim aksjologii prawa odszkodowawczego zasadnym jest różnicowanie uprawnień podmiotu poszko-

21. Zob. min. uchwała SN z dnia 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/97 lub wyrok SN z dnia 26 listopada 2002 r., I CKN 1993/00.

dowanego w oparciu o kryterium przyczyny utraty możliwości korzystania z pojazdu? Naszym zdaniem, nie. Rozważmy dwie, jak się wydaje, typowe, sytuacje.

Komornik sądowy zajmuje pojazd w ramach egzekucji z ruchomości (art. 845 k.p.c.) i oddaje go pod dozór osoby, która nie jest jego posiadaczem (lub właścicielem, art. 855 § 1 k.p.c.). Dochodzi więc do utraty możliwości korzystania z pojazdu. Następnie, posiadacz (lub właściciel) pojazdu wytacza w oparciu o art. 841 k.p.c. powództwo o zwolnienie zajętego pojazdu od egzekucji, gdyż uważa, że skierowanie do niego egzekucji narusza jego prawa (np. pojazd był tylko czasowo oddany dłużnikowi do korzystania). Czy po uwzględnieniu powództwa przez sąd, poszkodowany posiadacz (lub właściciel) pojazdu może żądać od komornika zwrotu kosztów najmu pojazdu, za okres, w którym nie mógł on korzystać ze swojego samochodu z powodu jego zajęcia? Komornik sądowy (jak i jego pracownicy) jest objęty obowiązkowym ubezpieczeniem OC z tytułu szkód wyrządzonych w następstwie jego działania lub zaniechania<sup>22</sup>, co znacznie „ułatwia” poszkodowanemu uzyskanie stosownej kompensacji. Skoro działanie komornika skutkowało pozbawieniem możliwości korzystania z pojazdu, to dla poszkodowanego konsekwencje są tożsame jak w przypadku wypadku komunikacyjnego. Tym samym nie byłoby, naszym zdaniem, racjonalnych przesłanek do zakwestionowania zasadności roszczeń poszkodowanego.

Podobnie kształtowałyby się uprawnienia poszkodowanego w przypadku kradzieży pojazdu. Załóżmy następującą sytuację. Pojazd zostaje skradziony, lecz po kilkunastu dniach odnajduje się w tzw. dziupli<sup>23</sup>. Sprawcy kradzieży zostają ujęci przez policję. Poszkodowany (lub używając terminologii z zakresu prawa karnego – pokrzywdzony) nie zawarł umowy ubezpieczenia AC ani ASSISTANCE (w ramach którego otrzymałby np. pojazd zastępczy), a w celu zaspokojenia swoich potrzeb najął pojazd zastępczy. Czy w takiej sytuacji poszkodowany może żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego od „złodziei”? Wydaje się, że poszkodowanemu przysługuje wiele dróg dochodzenia swoich roszczeń w omawianej sytuacji. Pierwszą z nich może być art. 46 § 1 k.k.<sup>24</sup>. W tym wypadku powołać trzeba jednak wyrok SN z dnia 18 kwietnia 2007 r. w sprawie III KK 470/2006, w którym stwierdzono, iż: „Obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przestępstwem, jaki sąd nakłada zawieszając wykonanie wymierzonej

22. Zob. § 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 24 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej komorników sądowych (Dz. U. Nr 232, Poz. 2326 ze zm.).
23. Lub nie odnajduje się w ogóle, gdyż fakt odzyskania pojazdu nie jest, naszym zdaniem, relevantny w przypadku żądania zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego.
24. Zgodnie z tym przepisem w razie skazania za przestępstwo spowodowania śmierci, ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia, przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, przestępstwo przeciwko środowisku, mieniu lub obrotowi gospodarczemu lub przestępstwo przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, sąd, na wniosek pokrzywdzonego lub innej osoby uprawnionej, orzeka obowiązek naprawienia wyrządzonej szkody w całości albo w części; wniosek taki mogą złożyć, poza pokrzywdzonym i podmiotami wykonującymi jego prawa (art. 49 § 1 – 4 k.p.k.) także prokurator (art. 49a k.p.k.) i zastępcy procesowi pokrzywdzonego, a w wypadku śmierci pokrzywdzonego (art. 52 § 1 k.p.k.) osoby najbliższe dochodzące przysługujących im roszczeń określonych w przepisach art. 446 § 1 i 3 k.c. oraz w art. 445 § 3 pierwsza część zdania k.c. (postanowienie SN z dnia 28 kwietnia 2008 r., I KZP 6/2008).

kary pozbawienia wolności, obejmuje naprawienie tej szkody (w całości lub w części) tylko w takim zakresie, w jakim szkoda ta nie została zrekomensowana. Opisywany obowiązek może dotyczyć tylko tych składników szkody, które w sposób bezpośredni wiążą się z popełnieniem przez sprawcę przypisanego przestępstwa, nie zaś tych, które wynikają z dalszych następstw tego czynu". W świetle tego orzeczenia, żądanie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego od sprawcy kradzieży wydaje się niezasadne, jeżeli uznamy powstanie takich kosztów za dalsze następstwo kradzieży pojazdu. Z drugiej strony pojawiają się też głosy, że środek karny określony w omawianym artykule k.k., niezależnie od funkcji, jaką pełni w postępowaniu karnym, jest narzędziem kompensacyjnym i w zakresie jego orzekania nie mogą być stosowane zasady inne niż obowiązujące w prawie cywilnym, chyba że co innego w tym zakresie wprowadza sama ustawa<sup>25</sup>. Przy takiej wykładni, sąd karny winien więc uwzględnić wniosek w zakresie refundacji kosztów najmu pojazdu. Jednakże, poza art. 46 § 1 k.k., poszkodowany może żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach powództwa adhezyjnego (art. 62 i nast. k.p.k.). Art. 62 k.p.k. stanowi, że pokrzywdzony może aż do rozpoczęcia przewodu sądowego na rozprawie głównej wytoczyć przeciw oskarżonemu powództwo cywilne w celu dochodzenia w postępowaniu karnym roszczeń majątkowych wynikających bezpośrednio z popełnienia przestępstwa. Tak jak w przypadku art. 46 § 1 k.k. pojawia się tu problem czy koszty najmu pojazdu zastępczego spełniają kryterium „bezpośredniości”. Wreszcie pozostaje możliwość dochodzenia roszczeń w odrębnym procesie cywilnym, szczególnie kiedy sąd cywilny będzie związany wyrokiem karnym, a więc i przesądzeniem o winie sprawcy, zgodnie z dyspozycją przepisu art. 11 k.p.c. (i gdzie nie pojawiają się ewentualne ograniczenia zakresu kompensowanych szkód jak w przypadku art. 46 § 1 k.k. czy art. 62 k.p.k.). W przypadku kradzieży pojazdu możemy również stwierdzić, że dla poszkodowanego jej konsekwencje są tożsame jak w przypadku wypadku komunikacyjnego. Zresztą powyższe uwagi dotyczące kradzieży pojazdu będą odnosić się także do innych sytuacji, w których dochodzi do utraty możliwości korzystania z pojazdu na skutek przestępstwa np. określonego w art. 288 § 1 k.k. (zniszczenie cudzej rzeczy) lub art. 289 § 1 k.k. (zabór cudzego pojazdu w celu krótkotrwałego użycia).

W świetle powyższych uwag teza, że refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego winna następować w każdym przypadku utraty posiadania pojazdu, wydaje się nie uwzględniać różnorodnych i skomplikowanych stanów faktycznych, w których do utraty korzystania dochodzi (oraz pewnych ograniczeń w zakresie realizacji roszczeń, wynikających z przepisów prawa<sup>26</sup>). Wątpliwości budzi, naszym zdaniem, np. możliwość dochodzenia od komornika sądowego zwrotu kosztów najmu pojazdu, kiedy doszło co prawda do uwzględnienia powództwa z art. 841 k.p.c., ale działaniom

25. Stanowisko takie pojawia się m.in. w orzecznictwie sądów niższych instancji; zob. np. wyrok Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie VIII Ka 1483/2003 (dostępny w „LexPolonica” pod nr 383361).

26. Mamy tu na myśli wspomniane art. 46 § 1 k.k. i art. 62 k.p.k. – jeżeli przyjmiemy, że na ich podstawie poszkodowany (pokrzywdzony) nie może dochodzić zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, będzie on zmuszony do wytoczenia odrębnego powództwa, co komplikuje i przedłuża sprawę oraz prowadzi do nadmiernego rozdrobienia jego roszczeń.

komornika nie można przypisać jakiegokolwiek „nieprawidłowości”<sup>27</sup>. Co więcej, można podać w wątpliwość czy przedmiotowy zakres ubezpieczenia OC komornika w ogóle obejmuje kompensacje omawianych szkód. Poza tym ograniczenie wskazanej refundacji tylko do przypadków utraty możliwości korzystania z pojazdu na skutek wypadku komunikacyjnego<sup>28</sup>, nie znajduje oparcia w aksjologii prawa odszkodowawczego.

## 9. Utrata możliwości korzystania z pojazdu czasowo wycofanego z ruchu<sup>29</sup>

Zgodnie z art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>30</sup>, na wniosek posiadacza pojazdu lub podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 tej ustawy, można czasowo wycofać z ruchu zarejestrowane samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony, ciągniki samochodowe, pojazdy specjalne oraz autobusy. Z kolei zgodnie z art. 8 ust. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w przypadku czasowego wycofania pojazdu z ruchu, skutkującego zmniejszeniem prawdopodobieństwa wypadku w okresie ubezpieczenia, zakład ubezpieczeń, na wniosek posiadacza pojazdu mechanicznego, jest obowiązany do proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu (przy czym składka ubezpieczeniowa, już po uwzględnieniu przysługujących posiadaczowi pojazdu mechanicznego zniżek, ulega obniżeniu nie mniej niż o 95 proc.).

Oczywiście samo czasowe wycofanie pojazdu z ruchu nie wyklucza możliwości powstania szkody w tym pojeździe (np. uszkodzenie go przez osobę trzecią na parkingu). Standardowe pokrywanie kosztów najmu pojazdu zastępczego może budzić wątpliwości w przypadku pojazdów czasowo wycofanych z ruchu. Skoro każdy przypadek utraty możliwości korzystania z pojazdu ma uprawniać do zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, to reguła ta musiałaby znaleźć zastosowanie również w stosunku do pojazdów czasowo wycofanych z ruchu<sup>31</sup>, a więc takich, które decyzją ich posiadacza zostały „wyłączone” ze zbioru rzeczy służących na co dzień zaspokajaniu jego potrzeb. Byłby to naturalny rezultat nieuwzględniania „kryterium niezbędności” przy rozpatrywaniu roszczeń o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego. Co więcej, posiadacz taki nie dość, że otrzymywałby refundację omawianych kosztów, to jeszcze zachowywałby prawo do co najmniej 95 proc. bonifikaty składki ubezpieczenia OC dotyczącego tego pojazdu.

---

27. Pojazd zajęto po należyтым przeprowadzeniu wszystkich czynności komorniczych, a rezultaty tych czynności nie dawały podstaw do zakwestionowania zasadności zajęcia pojazdu.

28. Podobnie jak to miało miejsce w opisanym w pkt. II niniejszego artykułu rozróżnieniem podmiotów (sprawców) objętych oraz nie objętych obowiązkowych ubezpieczeniem OC.

29. Co do czasowego wycofania pojazdu z ruchu zob. szeroko na ten temat: E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Obniżenie składki w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 2/2010 ss. 73-85.

30. Tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, Poz. 908, ze zm.

31. Posiadacz może bowiem twierdzić, że co prawda pojazd był z ruchu wycofany, ale miał zostać wkrótce do niego przywrócony, a uszkodzenie lub zniszczenie uniemożliwiło korzystanie z niego.



## Podsumowanie

W wielu sytuacjach i stanach faktycznych refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego w stosunku do konkretnego uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym może być nieadekwatna albo wręcz nieuzasadniona. Wyrazistym tego przykładem jest brak szkody majątkowej po stronie uszkodzonego, który w następstwie uszkodzenia lub zniszczenia swego pojazdu, traci możliwość (przynajmniej czasową) korzystania z niego. Czy już sama utrata posiadania samochodu (bez uszczerbku majątkowego) albo utrata „przyjemności” korzystania z niego stanowi przesłankę uzasadniającą refundację kosztów najmu pojazdu zastępczego, pozostaje kwestią otwartą. Być może w nieodległej przyszłości zostanie ona podjęta w orzecznictwie sądowym i literaturze prawa odszkodowawczego. Póki co jednak, koncepcja *pure economic loss of use* – w zakresie utraty posiadania samochodu – nie znalazła uznania w naszym orzecznictwie ani doktrynie<sup>32</sup>.

## Wykaz źródeł:

- Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)* (w:) *Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. Ogiegło L., Popiołek W., Szpunar M., Warszawa 2005.
- Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2008.
- Kowalewski E., *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/2010.
- Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Obniżenie składki w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 2/2010.
- Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz-Poznań, 2007.
- Pajor T., *Odpowiedzialność dłużnika za niewykonanie zobowiązania*, Warszawa 1982.
- Reps S., *Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody wyrządzone przez posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym osobom bliskim*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/2004.
- Sokołowski T., *Odszkodowanie ubezpieczeniowe w razie szkody wyrządzonej w majątku wspólnym przez jednego z małżonków*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/1997.
- Stecki L., *Odpowiedzialność cywilna za skorzystanie ze szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym*, Warszawa, 1983.
- Szpunar A., *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998.
- Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania w prawie cywilnym*, Warszawa 1975.
- Warkałło W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972.

32. A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998, ss. 116-123 oraz E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/10, s. 8.

## **Typified cases where reimbursement of substitute car rental costs is not adequate – Summary**

*The purpose of this article is to present selected cases (presented in a typified form), where the practice of reimbursing the substitute car rental costs to the aggrieved party in a motor accident may be doubtful or even unjustified. First, the article discusses the cases, where the party at fault in the accident is not obliged to hold the mandatory liability insurance at all or has not fulfilled the obligation to enter into the insurance agreement. As to that aspect, the authors resolved that, inter alia, in the compensation law there are no axiological grounds for differentiating a party which suffered damage caused by a person covered by the mandatory liability insurance from a party which suffered damage caused by a person who is not legally required to hold the insurance. Then, the authors focused on problems related to co-liability and the aggrieved party's involvement in causing the damage and their consequences in the discussed regard. Further on, the article presents, among others, the aspects of overlapping entitlements to receive a substitute car (e.g. with the additional accident or assistance insurance), vehicle co ownership, and cases similar to co-ownership of a vehicle (particularly damage to property of one spouse caused by the other spouse). Finally, the authors analyse the problem of inability to use the car due to circumstances other than a motor accident (e.g. bailiff seizure or theft) or cars temporarily deregistered as per article 78a of the Road Traffic Law. The authors conclude the article by stating that the concept of pure economic loss of use – as to the loss of the car – has not been recognised in Polish case law and in the compensation law doctrine.*

**Prof. zw. dr hab. EUGENIUSZ KOWALEWSKI** – jest kierownikiem Katedry Prawa Cywilnego i Międzynarodowego Obrotu Gospodarczego oraz kierownikiem Zakładu Prawa Ubezpieczeniowego Wydziału Prawa i Administracji UMK w Toruniu.

**MICHAŁ PIOTR ZIEMIAK** – jest doktorantem w Zakładzie Prawa Ubezpieczeniowego Wydziału Prawa i Administracji UMK w Toruniu oraz aplikantem radcowskim w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Toruniu.

Recenzenci: dr Dariusz Fuchs, dr Wojciech Mogilski.

**MARCIN ORLICKI**

Recenzja książki pt. „Der Gruppenversicherungsvertrag – Grundlagen und ausgewählte Problemfelder” („Umowa ubezpieczenia grupowego – podstawy i wybrane problemy”)  
Fabian Herdter

Verlag Versicherungswirtschaft, Karlsruhe 2010, ss. 218

Przedmiotem niniejszej recenzji jest książka autorstwa Fabiana Herdtera „Der Gruppenversicherungsvertrag – Grundlagen und ausgewählte Problemfelder” („Umowa ubezpieczenia grupowego – podstawy i wybrane problemy”), która ukazała się w roku 2010 nakładem wyspecjalizowanego w literaturze ubezpieczeniowej niemieckiego wydawnictwa Verlag Versicherungswirtschaft z Karlsruhe, w ramach serii wydawniczej prezentującej osiągnięcia seminarium ubezpieczeniowego Uniwersytetu Goethego we Frankfurcie nad Menem (Frankfurter Reihe).

Recenzowana publikacja stanowi wydanie książkowe rozprawy doktorskiej obronionej na Wydziale Prawa Uniwersytetu Goethego w semestrze zimowym roku akademickiego 2009/2010. Promotorem doktoratu był jeden z najbardziej znanych niemieckich naukowców zajmujących się prawem ubezpieczeniowym – prof. Manfred Wandt.

Recenzowana monografia warta jest zainteresowania polskiego czytelnika przede wszystkim ze względu na swą tematykę. Na problemach związanych z ubezpieczeniami grupowymi ogniskują się bowiem w ciągu kilku ostatnich lat dyskusje bardzo wielu osób interesujących się prawem ubezpieczeniowym – zarówno praktyków, jak i teoretyków. Choć kwestie te budzą bardzo żywe emocje i kontrowersje, brak jest ciągle w polskiej literaturze ubezpieczeniowej opracowania, które w rzetelny i kompetentny sposób analizowałoby materię umów ubezpieczeń grupowych. Nie pozostaje nic innego jak tylko szukać wśród opracowań obcych. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności monografia ubezpieczeń grupowych została stworzona w Niemczech, które są krajem o dość podobnych

do polskich prywatnoprawnych regulacjach ubezpieczeniowych. Błędem byłoby więc nie zauważyć książki F. Herdtera i nie skorzystać z zawartych w niej analiz.

Choć recenzowana monografia nie jest bardzo obszerna (218 stron), szerokie jest spektrum prezentowanych w niej zagadnień. W kolejnych rozdziałach autor prowadzi czytelnika przez wszystkie najistotniejsze problemy związane z ubezpieczeniami grupowymi, pokazuje zasadnicze dylematy ich dotyczące i – co najważniejsze wskazuje rozwiązania.

Warto w tym miejscu przytoczyć kilka najistotniejszych z polskiej perspektywy tez F. Herdtera. Rozpocząć należy od sformułowanej przez autora definicji umowy ubezpieczenia grupowego, która w prawie niemieckim (podobnie jak i polskim) nie została zawarta w przepisach prawa. F. Herdter pisze, że chodzi o umowę ubezpieczenia zawartą z jednym ubezpieczającym, która zakłada objęcie ochroną ubezpieczeniową wielu oddzielnych ryzyk dotyczących ubezpieczonych członków grupy. W znaczeniu techniczno-ubezpieczeniowym (lecz nie prawno-materialnym) umowa prowadzi do powstania tyłu stosunków ubezpieczenia, ilu członków liczy sobie grupa.

F. Herdter podkreśla, że nie każda grupa osób może być ubezpieczona poprzez umowę ubezpieczenia grupowego. Nie powinna być to grupa stworzona wyłącznie na potrzeby ubezpieczenia grupowego. Przeciwnie, do zawarcia umowy ubezpieczenia grupowego konieczne jest istnienie grupy osób, które łączy szczególnego rodzaju relacja z ubezpieczającym podobna do relacji podległości. W szczególności do występowania w roli ubezpieczającego predestynowani są pracodawcy w odniesieniu do grupy pracowników lub organizacje (stowarzyszenia, partie polityczne, związki zawodowe itp.) w odniesieniu do grupy swych członków. F. Herdter nie neguje jednak możliwości zawierania umów ubezpieczeń grupowych w przypadkach, gdy więź między ubezpieczającym i ubezpieczonymi jest innej natury. Autor wspomina o ubezpieczeniu grup osób o charakterze nietrwałym, byleby tylko ich członkowie znajdowali się w określonej sytuacji faktycznej pozwalającej na nakreślenie granic pomiędzy nimi a innymi osobami.

Ubezpieczenie grupowe jest w recenzowanej monografii uznawane za ubezpieczenie na cudzy rachunek lub ubezpieczenie na cudzy i zarazem własny rachunek (w sytuacji, gdy ubezpieczający sam jest członkiem grupy i zagrożony jest tym samym niebezpieczeństwem, co inni ubezpieczeni). F. Herdter podkreśla przy tym rolę stosunku prawnego łączącego ubezpieczającego z ubezpieczonymi i analizuje prawa oraz obowiązki stron tego stosunku. Autor analizuje między innymi obowiązki doradcze i informacyjne ubezpieczającego względem ubezpieczonych, kwestię opłacania składek ubezpieczeniowych oraz dbałości o ciągłość ochrony ubezpieczeniowej.

Autor recenzowanej monografii wskazuje cechy charakterystyczne ubezpieczeń grupowych, w których krąg ubezpieczonych jest stały oraz ubezpieczeń grupy o zmiennym składzie. Szczegółowej analizie zostały poddane umowy, w których zmiana składu grupy odbywa się automatycznie, jak i te, w których niezbędne jest zgłaszanie do ubezpieczenia kolejnych ubezpieczonych osób.

Tak zarysowany obraz umowy ubezpieczenia grupowego jest podstawą do formułowania wielu wniosków szczegółowych dotyczących możliwości i zasadności stosowania przepisów ubezpieczeniowych w odniesieniu do ubezpieczeń grupowych (w szczególności tych, które dotyczą obowiązku deklaracji ryzyka, obowiązków informacyjnych ubezpieczyciela, skutków opóźnienia w zapłacie składki). Niezwykle interesujące i do-

niosłe praktycznie są rozważania związane z formułą grupową poszczególnych rodzajów ubezpieczeń. F. Herdter najwięcej miejsca poświęca: grupowym ubezpieczeniom na życie, grupowym ubezpieczeniom zdrowotnym, grupowym ubezpieczeniom wypadkowym, grupowym ubezpieczeniom służącym zabezpieczeniu kredytów oraz grupowym ubezpieczeniom D&O.

Autor recenzowanej książki wiele uwagi poświęca jasnemu oddzieleniu pojęcia „prawdziwej” umowy ubezpieczenia na życie od instytucji do niej podobnych. Analizie zostały poddane między innymi znane prawu polskiemu i opisywane w polskiej literaturze ubezpieczeniowej umowy ramowe dotyczące sposobu zawierania umów ubezpieczenia<sup>1</sup> oraz umowy ubezpieczenia na rzecz osoby, której ubezpieczenie dotyczy<sup>2</sup>.

Oceniana praca daje znakomity obraz instytucji prawnej ubezpieczenia grupowego. Łączą się w niej rzetelna wykładnia przepisów prawa ubezpieczeniowego i cywilnego z wycuciem potrzeb praktyki. F. Herdter rozumie jednak potrzeby praktyki ubezpieczeniowej nie tylko przez pryzmat interesów ubezpieczycieli prowadzących ubezpieczenia grupowe. Z drugiej strony patrząc, nie można Herdterowi zarzucić „odchylenia konsumenckiego”. Jego opinie są wyważone i gruntownie uzasadnione.

Recenzowana monografia – choć dotyczy prawa niemieckiego – może być bardzo pomocna polskim prawnikom borykającym się z trudnościami związanymi z ubezpieczeniami grupowymi. F. Herdter pokazał, że brak szczegółowej regulacji prawnej im wyłącznie poświęconej, nie musi oznaczać, że system prawny ich nie zauważa<sup>3</sup>. Z regulacji ogólnych można bowiem wystarczająco jasno odczytać kształt praw i obowiązków ubezpieczyciela, ubezpieczającego i grupowo ubezpieczonych. F. Herdter uczynił to w sposób bardzo przekonujący, zaś jego wnioski można w bardzo znaczącej części przenieść na grunt prawa polskiego.

Jeśli zwycięży w Polsce szeroko propagowana w ostatnich latach idea wyraźnego uregulowania umów ubezpieczeń grupowych<sup>4</sup>, twórcy projektu zmian kodeksu cywilnego powinni traktować dzieło F. Herdtera jako punkt odniesienia.

Chciałbym zachęcić wszystkie osoby zainteresowane tematyką ubezpieczeń grupowych do lektury monografii F. Herdtera. Jest ona pouczająca i inspirująca, zaś praktyczne wykorzystanie zawartych w niej analiz może być bardzo korzystne dla naszego rynku ubezpieczeniowego.

*Recenzent: Marcin Orlicki.*

1. Por. M. Orlicki (w:) M.Orlicki, J.Pokrzywniak, *Umowa ubezpieczenia – Komentarz do nowelizacji kodeksu cywilnego*, Warszawa 2008, s. 129.
2. Szerzej na gruncie prawa polskiego instytucję tę opisuje: W.W. Mogilski, *Umowa ubezpieczenia na rzecz osoby trzeciej* (w:) A.Wąsiewicz (red.) *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej 1*, Bydgoszcz 1994, s. 90.
3. O stan regulacji ubezpieczeń grupowych w Polsce pytała K. Malinowska w artykule *Ubezpieczenia grupowe na życie – niebył w majestacie prawa?*, „Prawo Asekuracyjne” 2008, Nr 2, s. 35 i n.
4. Por. w szczególności: M.Orlicki, *Cywilne prawo ubezpieczeniowe a koncepcja kodeksu ubezpieczeń* (w:) E.Kowalewski (red.) *O potrzebie polskiego kodeksu ubezpieczeń*, Toruń 2009, W.W. Mogilski, *Ubezpieczenia grupowe w kontekście regulacji prawnej* (w:) E. Kowalewski (red.) *Ubezpieczenia grupowe na życie a prawo zamówień publicznych*, Toruń 2010, ss. 74 – 78.

---

# Rydzyna, 30 maja – 1 czerwca 2011



**UBEZPIECZENIA 2011**  
Konferencja Naukowa

V KONFERENCJA NAUKOWA

## UBEZPIECZENIA WOBEC WYZWAŃ XXI WIEKU

Pod patronatem honorowym:

J.M. Rektora UE we Wrocławiu prof. zw. dr hab. Bogusława Fiedora

J.M. Rektora UE w Poznaniu prof. zw. dr hab. Mariana Gorynii

### KOMITET NAUKOWY KONFERENCJI

**Prof. zw. dr hab. Wanda Ronka-Chmielowiec**

Katedra Ubezpieczeń UE we Wrocławiu

**Prof. dr hab. Jerzy Handschke**

Katedra Ubezpieczeń UE w Poznaniu

### KOMITET ORGANIZACYJNY

Przewodniczący: dr Marta Borda

Sekretarz: dr Anna Jędrzychowska

Członek: dr Ewa Poprawska

mgr Maria Wąsiewicz

### ORGANIZATORZY



Uniwersytet Ekonomiczny  
we Wrocławiu

Katedra Ubezpieczeń

Wydział Zarządzania, Informatyki i Finansów

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu



Katedra Ubezpieczeń

Wydział Ekonomii

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

### KONTAKT:

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu,

Wydział Zarządzania, Informatyki i Finansów Katedra Ubezpieczeń,

ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław, tel. 071-36-80-338 fax 071-36-80-322

e-mail: ubezpieczenia2011@ue.wroc.pl

Patronat medialny: WIADOMOŚCI UBEZPIECZENIOWE • ROZPRAWY UBEZPIECZENIOWE

---