

ANETA OLĘDZKA

Obniżenie wartości handlowej pojazdu po naprawie a odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC

W artykule przyjęto założenie, że podstaw do rozstrzygnięcia indemnizacyjnego omawianego w pracy uszczerbku można doszukiwać się tylko wtedy, gdy wskutek wypadku drogowego pojazd uległ uszkodzeniu, a nie zniszczeniu (a więc gdy brak jest przesłanek do kwalifikacji szkody w pojeździe jako tzw. szkody całkowitej). Zgodnie jednak z poczynionymi ustaleniami, nie każde uszkodzenie pojazdu daje asumpt do indemnizacji takiej szkody.

Wprowadzenie

Poruszana w artykule tematyka stanowi niewielki wycinek szerokiej problematyki, dotyczącej odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczycieli za szkody powstałe wskutek wypadków drogowych.¹ Szkoda w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu, jak i zakres obowiązku odszkodowawczego, rodzą nie tylko w nauce prawa, ale też przede wszystkim w praktyce ubezpieczeniowej szereg wątpliwości. Skrajne opinie na ten temat mogą powodować konfuzję nie tylko u poszkodowanych, ale także u innych uczestników rynku ubezpieczeniowego. Sytuacji nie ułatwia również fakt, że zmiana warunków społeczno-gospodarczych, w tym w szczególności rozwój gospodarki wolnorynkowej, mogą czynić nieaktualnymi niektóre z poglądów głoszonych kilkadziesiąt lat

1. Zagadnieniom dotyczącym skutków wypadków drogowych i odpowiedzialności ubezpieczycieli poświęca się sporo uwagi w literaturze przedmiotu, m.in.: A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1976; M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2007; Z. Gołba, *Poszkodowani w wypadkach drogowych i przez ubezpieczycieli*, LexisNexis, Warszawa 2008; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2008; G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, LexisNexis, Warszawa 2011; M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2011.

wcześniej. Artykuł, w którym analizowane są przesłanki powstania uszczerbku w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu, ma stanowić kolejny głos w dyskusji.

1. Podstawy prawne odpowiedzialności ubezpieczyciela

Odpowiedzialność ubezpieczyciela za skutki wypadku drogowego opiera się na art. 34 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych² oraz art. 436 k.c.³ w związku z art. 435 k.c. Ubezpieczyciel, ponoszący odpowiedzialność w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy wypadku drogowego⁴ (art. 36 § 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych), zobowiązany jest do naprawienia szkody, która pozostaje w normalnym związku przyczynowym z wypadkiem drogowym (art. 361 § 1 k.c.). Powszechnie przyjmuje się, że ustalenie związku przyczynowego przesądza nie tylko o powstaniu odpowiedzialności zobowiązanego, ale też o zakresie tej odpowiedzialności.⁵ Zarówno w literaturze przedmiotu⁶, jak i w judykaturze⁷ szeroko omawiane są zagadnienia dotyczące normalności następstw. Oceny, czy jakiś skutek jest „normalny”, dokonuje się badając całokształt okoliczności danej sprawy, uwzględniając zasady doświadczenia życiowego.⁸ O wystąpieniu normalnego związku przyczynowego przesądza więc fakt zaistnienia „w danym układzie stosunków i warunków oraz w zwyczajnym biegu rzeczy, bez zaistnienia szczególnych okoliczności” szkody, która jest normalnym następstwem tego rodzaju zdarzeń.⁹ Zgodnie z metodą dyferencyjną¹⁰, szkodę określa się jako różnicę pomiędzy majątkiem poszkodowanego, jaki istniałby, gdyby szkoda nie została wyrządzona, a stanem, jaki istnieje

2. Dz. U. 2003, Nr 124, poz. 1152, ze zm., zwana dalej ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych.
3. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz. U. 1964, Nr 16, poz. 93 ze zm.
4. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 września 1970 r., II CR 371/70, LEX nr 1183, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 kwietnia 2004 r., I CK 557/03, LEX nr 585672.
5. J. Jastrzębski, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego dnia 11 października 2001 r., II CKN 578/99, „Przegląd Prawa Handlowego” 2003, nr 4, s. 51. Na podwójną rolę związku przyczynowego zwraca uwagę także A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1998, s. 14 i n., G. Bieniek, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 245. Tak też w większości europejskich systemów prawnych; J. Spier, [w:] *European Group on Tort Law, Principles of European Tort Law, Text and Commentary*, Springer, Wien 2005, s. 43.
6. Na „normalność” następstw wskazuje m.in. A. Koch, *Związek przyczynowy jako podstawa odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie cywilnym*, PWN, Warszawa 1975, s. 127; K. Bączyk-Rozwadowska, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 stycznia 2006 r., II CK 372/05, OSP 2008, z. 9, poz. 96.
7. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 listopada 2002 r., I CKN 1215/00, LEX nr 78330; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 2010 r., III CSK 229/09, LEX nr 602264; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 kwietnia 2011 r., I CSK 459/10, LEX nr 821062.
8. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 2010 r., III CSK 229/09, LEX nr 602264.
9. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 listopada 2002 r., I CKN 1215/00, LEX nr 78330; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 kwietnia 2011 r., I CSK 459/10, LEX nr 821062.
10. Pomijane tu zostają dywagacje na temat wzajemnych relacji metody dyferencyjnej i metody obiektywnej. Na potrzeby niniejszego artykułu przyjęte zostaje założenie, że metoda obiektywna stanowi odmianę metody dyferencyjnej; A. Duży, *Dyferencyjna metoda ustalania wysokości szkody*, „Państwo i Prawo” 1993, z. 10, s. 59.

po jej wystąpieniu.¹¹ Wypłacone zaś przez ubezpieczyciela odszkodowanie nie powinno być ani mniejsze, ani większe od powstałej szkody¹², bowiem poszkodowany nie może stać się zubożony czy też wzbogacony¹³. Odszkodowanie powinno jedynie przywrócić w majątku poszkodowanego stan naruszony zdarzeniem wyrządzającym szkodę.¹⁴ W kontekście poczynionych uwag prowadzone będą rozważania nad zasadnością indemnizacji przez ubezpieczyciela szkody w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu uszkodzonego w wypadku drogowym.

2. Uszkodzenie a zniszczenie pojazdu

Dla dalszych rozważań istotne jest dokonanie wyraźnego rozdziału pomiędzy uszkodzeniem a zniszczeniem pojazdu¹⁵; kwalifikacja bowiem szkody w pojeździe do jednej z tych dwóch kategorii będzie przesądzała o możliwości wystąpienia, podlegającej indemnizacji, szkody w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu. Wyprzedzając bowiem dalsze ustalenia, należy stwierdzić, że o ile uszkodzenie pojazdu w wyniku wypadku drogowego może uzasadniać roszczenie o odszkodowanie z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu, o tyle zniszczenie pojazdu (w znaczeniu nadanym temu pojęciu poniżej) powoduje, że roszczenie takie nie miałoby podstaw.

Zniszczenie definiować należy jako uszkodzenie pojazdu w stopniu, który uniemożliwia korzystanie z niego zgodnie z jego przeznaczeniem i zarazem naprawa którego jest niemożliwa lub ekonomicznie nieopłacalna (tzw. szkoda całkowita¹⁶). Brak uzasadnienia zapłaty odszkodowania w wysokości kosztów naprawy pojazdu ma więc miejsce wówczas, gdy przekraczają one wartość pojazdu sprzed wypadku drogowego.¹⁷ Dla ustalenia, czy ta przesłanka zachodzi, konieczne jest określenie zakresu uszkodzeń w pojeździe, co umożliwi obliczenie kosztów naprawy pojazdu, a w konsekwencji – ustalenie kwoty potencjalnego odszkodowania. Zestawienie zaś tak obliczonej kwoty z wartością pojazdu na dzień zaistnienia wypadku drogowego pozwoli ustalić, czy wartość pojazdu przewyższa koszty jego restytucji. W przypadku zniszczenia pojazdu

11. Na różnicowy charakter szkody zwraca uwagę m.in. J. Winiarz, *Obowiązek naprawienia szkody*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1970, s. 21; Sąd Najwyższy m.in. w orzeczeniu z dnia 11 lipca 1957 r., II Cr 304/57, LEX nr 49753 oraz w wyroku z dnia 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410.
12. A. Szpunar, *Wynagrodzenie...*, op. cit., s. 86; G. Bieniek, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 244.
13. S. Byczko, *Niektóre problemy prawne związane z umową ubezpieczenia auto-casco na tle orzecznictwa Sądu Najwyższego*, „Palestra” 1995, nr 9–10, s. 17.
14. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 1998 r., III CZP 72/97, LEX nr 32565.
15. Są to odrębne kategorie szkód majątkowych; T. Dybowski, *System Prawa Cywilnego. Prawo Zobowiązań – Część Ogólna*, t. III., cz. 1, red. Z. Radwański, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1981, s. 231, s. 235; A. Sinkiewicz, *Pojęcie i rodzaj szkody w polskim prawie cywilnym*, „Rejent” 1998, nr 2, s. 66–68.
16. J. Reps, *Naprawienie szkody wynikłej ze zniszczenia lub uszkodzenia pojazdu w ubezpieczeniu AC i w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – podstawowe różnice*, „Prawo Asekuracyjne” 2006, nr 1, s. 29; B. Wolińska, M. Wiechowksi, A. Dąbrowska, T. Wróblewski, A. Daszewski, S. Rogowski, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, red. S. Rogowski, Poltext, Warszawa 2006, s. 87–89; B. Janiszewska, *Uwagi o ustaleniu „szkody całkowitej” w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47, s. 65–83.
17. Z uzasadnienia postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463. Sąd Najwyższy przyjął, że nie są nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. koszty naprawy pojazdu uszkodzonego wskutek wypadku drogowego, jeśli nie przekraczają wartości tego pojazdu sprzed wypadku.

roszczenie poszkodowanego z tego tytułu ogranicza się do żądania zapłaty sumy pieniężnej potrzebnej do nabycia innego pojazdu;¹⁸ co do zasady, odszkodowanie stanowić będzie różnicę pomiędzy wartością pojazdu sprzed wypadku drogowego a wartością pozostałości.¹⁹ Przyjęcie więc nieracjonalności lub wręcz obiektywnej niemożliwości naprawy pojazdu (i co za tym idzie założenia, że pojazd taki nie będzie już przedmiotem obrotu) oraz zapłata odszkodowania, które wraz ze spieniężeniem wartości pozostałości pojazdu (wraku) umożliwiają poszkodowanemu nabycie innego, adekwatnego pojazdu²⁰, przesądzają o tym, że właścicielowi pojazdu nie przysługuje w takiej sytuacji odszkodowanie za obniżenie wartości handlowej pojazdu zniszczonego wskutek wypadku drogowego. Poprzez zapłatę odszkodowania za pojazd zniszczony dochodzi do wyrównania uszczerbku w majątku poszkodowanego; ubezpieczyciel, płacąc odszkodowanie, w istocie pokrywa szkodę stanowiącą różnicę między wartością pojazdu sprzed wypadku drogowego a jego wartością po wypadku (czyli wartością wraku)²¹. Uwzględnienie więc w odszkodowaniu dodatkowej kwoty tytułem obniżenia wartości handlowej byłoby nie tylko nielogiczne²² (skoro pojazd uległ zniszczeniu), ale też najczęściej powodowałoby naruszenie podstawowej zasady prawa odszkodowawczego, zgodnie z którą odszkodowanie nie powinno być wyższe od poniesionej przez poszkodowanego szkody²³.

Uszkodzenie pojazdu można zdefiniować jako fizyczny uszczerbek w pojeździe, powstały wskutek wypadku drogowego, powodujący ograniczenie lub utratę (z reguły przejściowo) jego walorów użytkowych bądź estetycznych, mogący pociągać za sobą także obniżenie jego wartości

18. A. Szpunar, *Wynagrodzenie...*, op. cit., s. 86; A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 1979, s. 112.

19. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 1971 r., II CR 475/70, OSPIKA 1971, z. 12, poz. 231.

20. Nie oznacza to jednak, że właściciel pojazdu zobligowany jest uzyskać odszkodowanie przeznaczyc na zakup pojazdu; niemniej jednak odszkodowanie powinno mu to umożliwić.

21. Na kwestie to zwracał uwagę także Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 kwietnia 1971 r., II CR 475/70, OSPIKA 1971, z. 12, poz. 231. Stan faktyczny przedmiotowej sprawy przedstawiał się następująco: motocykl, którego wartość przed wypadkiem drogowym wynosiła 14 000 zł, został poważnie uszkodzony wskutek tegoż wypadku. Poszkodowany otrzymał odszkodowanie w kwocie potrzebnej do naprawy motocykla (9 303 zł, choć poszkodowany utrzymywał, że koszty te wyniosły 9 500 zł). Po wyremontowaniu motocykla właściciel zbył go za cenę 8 000 zł i wystąpił z roszczeniem o pokrycie różnicy między wartością motocykla sprzed wypadku drogowego a ceną, za jaką zbył motocykl. Sąd niższej instancji zgodnie z żądaniem poszkodowanego zasądził kwotę 6 000 zł. Sąd Najwyższy podał jednak w wątpliwość, czy naprawa w tej sytuacji była opłacalna, skoro poszkodowany przeznaczył kwotę 9 500 zł na restytucję motocykla, który następnie zbył za cenę niższą niż koszt tej restytucji (a więc za cenę 8 000 zł). Zdaniem Sądu Najwyższego, skutkami nieracjonalnych decyzji poszkodowanego nie może być obciążony podmiot zobowiązany do naprawienia szkody. Bowiem w razie nieopłacalności naprawy ubezpieczyciel powinien zapłacić różnicę między wartością motocykla sprzed wypadku drogowego i wartością wraku. Przy założeniu więc, że motocykl był wart 14 000 zł, była to górna granica odpowiedzialności ubezpieczyciela.

22. Podobnie E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane sytuacje faktyczne, w których kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu nie jest adekwatna*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2011, nr 4, s. 40; 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. naukowa E. Kowalewski, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2012, s. 139.

23. Zapłata odszkodowania przewyższającego wysokość szkody prowadziłaby do karania sprawcy; M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2008, s. 153.

rynkowej.²⁴ Jest to ujęcie szerokie, które pozwala na kwalifikowanie do tej kategorii zarówno niewielkich uszkodzeń (mających marginalne znaczenie z punktu widzenia użyteczności czy estetyki, a także – dla zakresu obowiązku odszkodowawczego), jak i tych, które są uszkodzeniami na granicy zniszczenia (zdefiniowanego wcześniej). W przypadku uszkodzenia pojazdu poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela kwoty potrzebnej do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego.²⁵ W wyroku z dnia 13 lutego 1971 r., III CRN 450/70²⁶ Sąd Najwyższy uznał, że o przywróceniu uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego można mówić wówczas, gdy samochód pod każdym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny) odpowiada stanowi tego pojazdu sprzed wypadku.²⁷ Jednak przywrócenie pojazdu do stanu istniejącego przed wypadkiem drogowym nie zawsze jest jednoznaczne z pełnym wyrównaniem w majątku poszkodowanego uszczerbku powstałego wskutek wypadku drogowego. Słusznie więc zwraca się uwagę w judykaturze²⁸ i doktrynie²⁹, że nawet wówczas, gdy pojazd został poddany profesjonalnej naprawie, może on nie odzyskać pełnej wartości, a co za tym idzie – odszkodowanie w kwocie potrzebnej do naprawienia pojazdu nie wyrówna uszczerbku powstałego w majątku poszkodowanego.³⁰ Gdy dochodzi więc do obniżenia wartości sprzedażnej składnika majątku poszkodowanego, w świetle art. 361 § 2 k.c., zasadne może być roszczenie o pokrycie tego uszczerbku. Takie też stanowisko zajął Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01³¹.

Dotychczasowe rozważania prowadzą do wniosku, że co do zasady, tylko w przypadku uszkodzenia pojazdu wskutek wypadku drogowego można rozpatrywać zasadność roszczenia z tytułu obniżenia jego wartości handlowej. Dalsze wywody prowadzone są przy założeniu, że kwalifikacja szkody w pojeździe (jako uszkodzenie) została dokonana w sposób prawidłowy, a więc że nie zachodzą przesłanki do zapłaty odszkodowania za tzw. szkodę całkowitą³².

24. W literaturze przedmiotu uszkodzenie definiuje się jako zmianę zmniejszającą wartość użytkową lub sprzedażną rzeczy; T. Dybowski, *System...*, op. cit., s. 235; A. Sinkiewicz, *Pojęcie...*, op. cit., s. 68.

25. S. Madaj, *Problematyka dowodowa w zakresie orzekania w sprawach o świadczenia z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w przedmiocie odpowiedzialności cywilnej*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne...*, op. cit., s. 368; A. Woźnicki, *Przywrócenie pojazdu samochodowego do stanu poprzedniego w świetle przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych i kodeksu cywilnego*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne...*, op. cit., s. 119. Oczywiście koszt naprawy samochodu nie może przekroczyć jego wartości; J. Reps, *Naprawienie...*, op. cit., s. 29.

26. LEX nr 1268.

27. Podobnie Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 listopada 1980 r., III CRN 223/80, LEX nr 2641.

28. Z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 1981 r., I CR 17/81, LEX nr 2650.

29. A. Szpunar, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSP 2002, z. 5, poz. 61.

30. Zasygnalizować przy tym należy podejmowaną często wraz z zagadnieniami dotyczącymi obniżenia wartości handlowej pojazdu tematykę ewentualnego zwiększenia wartości pojazdu wskutek dokonanej naprawy; m.in. A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu...*, op. cit., s. 112 i n.; E. Kowalewski, *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu po naprawie*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2011, nr 3, s. 30.

31. OSP 2002, z. 5, poz. 61.

32. Z uwagi na ramy artykułu pomijane zostają niezwykle ciekawe z punktu widzenia problematyki odszkodowawczej kwestie dotyczące nieprawidłowości w kwalifikowaniu szkody w pojeździe jako szkody całkowitej; szerzej na ten temat m.in.: J. Reps, *Naprawienie...*, op. cit., s. 18–34; B. Wolińska, M. Wiechowski, A. Dąbrowska, T. Wróblewski, A. Daszewski, S. Rogowski, *Ubezpieczenia...*, op. cit., s. 88 i n.; B. Janiszewska, *Uwagi...*, op. cit., s. 67–69.

3. Czynniki uzasadniające obniżenie wartości handlowej pojazdu

Wydaje się, że poszukując odpowiedzi na pytanie o czynniki decydujące o obniżeniu wartości handlowej pojazdu, należałoby przede wszystkim skierować uwagę na zakres uszkodzeń pojazdu. Tak jak już podnoszono wcześniej w artykule, uszkodzenia pojazdu mogą być uszkodzeniami niewielkimi (np. nieznaczne wgniecenie czy zarzysowanie karoserii), które w większości przypadków mogą zostać w pełni zniwelowane poprzez proces naprawczy. W powszechnym też przekonaniu owe niewielkie uszkodzenia nie kwalifikują pojazdu do kategorii pojazdów powypadkowych. Niezasadne byłoby więc doszukiwać się w takiej sytuacji szkody, która zaśługiwałaby na odszkodowawcze uwzględnienie³³ (poza kosztami naprawy pojazdu). Gdy zaś skutek wypadku drogowego pojazd uległ poważnym uszkodzeniom (np. uszkodzone zostały elementy konstrukcyjne pojazdu), a w szczególności w sytuacji, gdy uszkodzone elementy nie zostają wymienione, a jedynie wyremontowane – wydaje się, że wówczas prócz obowiązku zapłaty odszkodowania w wysokości kosztów restytucji pojazdu, należałoby rozważyć zasadność roszczenia z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu. Przy poważnych, rozległych uszkodzeniach rodzi się przekonanie, że uszkodzony pojazd – nawet gdy zostanie naprawiony – nie będzie zapewniał już takiego bezpieczeństwa jazdy, jak pojazd nowy lub wprawdzie używany, ale który nie uległ wcześniej uszkodzeniu. Słusznie więc konstatuje A. Szpunar³⁴, że „istnieje pewna nieufność w stosunku do samochodów, które przeszły remont po wypadku. Ceny za takie samochody są relatywnie niższe”. Faktu zaś powstałych uszkodzeń odniesionych wskutek wypadku drogowego właściciel pojazdu nie może zataić przed potencjalnym nabywcą pojazdu.³⁵

Jednakże zakres uszkodzeń nie może być wyłączną przesłanką wpływającą na zasadność roszczenia o zapłatę odszkodowania z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu. Należy bowiem poddać ocenie wszystkie te czynniki, które wpływają na wartość rynkową pojazdu, a więc w szczególności okres eksploatacji pojazdu, stan i sposób używania pojazdu przed wypadkiem drogowym, a także to, czy pojazd został już wcześniej uszkodzony w innym wypadku drogowym. Jeśli bowiem pojazd był uprzednio intensywnie eksploatowany przez kilka lat, czy też podlegał już rozległej naprawie powypadkowej, nie wydaje się, by uszkodzenia odniesione w kolejnym wypadku drogowym miały wpłynąć na wartość handlową takiego pojazdu – a przynajmniej na tyle, by zasadnym było jej odszkodowawcze uwzględnienie.

Kolejną kwestią wymagającą rozstrzygnięcia jest ustalenie, czy odszkodowanie za obniżenie wartości handlowej pojazdu (przy uwzględnieniu przyjętych wyżej przesłanek) należne jest tylko wtedy, gdy pojazd został faktycznie naprawiony, czy też można rozważać indemnizację takiej szkody w sytuacji, gdy odszkodowanie za pojazd uszkodzony ustalone jest w kwocie hipotetycznych

33. Tak też A. Szpunar, *Wynagrodzenie...*, op. cit., s. 87; A. Szpunar, *Glosa...*, op. cit.; A. Wąsiewicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC oraz odpowiedzialność posiadacza i kierowcy pojazdu mechanicznego*, Wydawnictwo Ławica, Warszawa–Poznań 1993, s. 57; A. Wąsiewicz, *Zakres naprawienia szkody w pojeździe mechanicznym według kodeksu cywilnego*, [w:] *Prace cywilistyczne dla uczczenia prof. J. Winiarza*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1990, s. 368; K. Ludwichowska, *Od odpowiedzialności...*, op. cit., s. 182.

34. A. Szpunar, *Glosa...*, op. cit.

35. J. Reps, *Naprawienie...*, op. cit., s. 29; A. Szpunar, *Glosa...*, op. cit.

kosztów naprawy. We wcześniejszej literaturze przedmiotu³⁶ oraz w orzecznictwie³⁷, podejmując tematykę obniżenia wartości handlowej pojazdu, łączono ten fakt z naprawą pojazdu. A więc podkreślano, że jeśli skutek naprawy pojazd nie został przywrócony do stanu poprzedniego, jego właściciel może mieć roszczenie o zapłatę odszkodowania za obniżenie wartości sprzedażnej. Także obecnie doktryna³⁸ wiąże obniżenie wartości handlowej pojazdu właśnie z faktyczną naprawą pojazdu. Należy jednak zastanowić się nad tym, czy warunkowanie powstania tej szkody od uprzedniej, powypadkowej naprawy pojazdu jest zawsze uzasadnione³⁹.

Słusznie bowiem, nie tylko na gruncie prawa polskiego⁴⁰, ale także w systemach prawnych państw europejskich⁴¹, przyjmuje się, że poszkodowany może uzyskać odszkodowanie w wysokości kosztów naprawy bez względu na to, czy faktycznie naprawił pojazd i czy w ogóle zamierza go naprawić⁴². Może też dokonać tej naprawy w okresie późniejszym, co bynajmniej nie powinno zmniejszać obowiązku odszkodowawczego zobowiązanego.

Należy też mieć na uwadze podnoszone w literaturze przedmiotu⁴³ – i już przywoływane w artykule – stanowisko, że w niektórych sytuacjach nawet profesjonalna naprawa pojazdu nie jest w stanie wyeliminować uszczerbku w postaci obniżenia jego wartości handlowej. W niektórych sytuacjach nawet przed wykonaniem naprawy można stwierdzić, czy ubytek ten po naprawie bę-

-
36. A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu...*, op. cit., s. 112 i n.; A. Woźnicki, *Przywrócenie...*, op. cit., s. 121; Z. Lichniak, *Zmiany w zakresie funkcji kompensacyjnej oraz prewencyjnej ubezpieczeń komunikacyjnych*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne...*, op. cit., s. 290; S. Dmochowski, *Odszkodowania i świadczenia z ubezpieczeń gospodarczych*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1983, s. 149; A. Wąsiewicz, *Obowiązkowe...*, op. cit., s. 58; A. Wąsiewicz, *Zakres...*, op. cit., s. 368 i n.
37. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., III CRN 450/70, LEX nr 1268.
38. E. Kowalewski, M. Nesterowicz, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, „Prawo Asekuracyjne” 2003, nr 3, s. 69–74; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 181; G. Bieniek, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 271; E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 25–38.
39. S. Madaj wprost wskazuje, że poszkodowany może domagać się pokrycia szkody „choćby uszkodzoną rzecz używał i nie miał nawet zamiaru jej naprawiać”. S. Madaj, *Problematyka...*, op. cit., s. 368. Podobne stanowisko można znaleźć w orzecznictwie powszechnym; tak K. Bączyk-Rozwadowska, *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu w orzecznictwie sądowym*, [w:] *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 114 i powołane tam orzecznictwo.
40. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00, LEX nr 55515; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, LEX nr 78592; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410; A. Wąsiewicz, *Odszkodowanie w razie szkody w pojeździe mechanicznym*, „Prawo Asekuracyjne” 1996, nr 3, s. 43; J. Pokrzywniak, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe...*, op. cit., s. 93; G. Bieniek, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 249 i n., s. 251, s. 255.
41. Art. 10:203 Principles of European Tort Law, U. Magnus, [w:] European Group on Tort Law, *Principles...*, op. cit., s. 168 i n.
42. Pomijane tu zostają dywagacje na temat zasadności odszkodowania w kwocie uwzględniającej podatek VAT w sytuacji, gdy pojazd nie uległ naprawieniu. Szerzej na ten temat: J. Reps, *Ubezpieczenie majątkowe a podatek dochodowy i podatek VAT [cz. 1]*, „Prawo Asekuracyjne” 2005, nr 1, s. 48–59; W. Kozłowski, M.S. Tofel, *Odszkodowanie za szkodę komunikacyjną a podatek VAT*, „Monitor Prawniczy” 2006, nr 23, s. 1294–1300; J. Żak, W. Szczypiński, *VAT przy wypłacie odszkodowania metodą kosztorysową*, „Prawo Asekuracyjne” 2007, nr 3, s. 59–65; P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 174 i n.; K. Malinowska, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, t. II.; A. Brodecka-Chamera [et al.], Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2010, s. 453; G. Bieniek, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 251–260; M. Krajewski, *Ubezpieczenie...*, op. cit., s. 294–297.
43. A. Szpunar, Glosa..., op. cit.

dzie nadal istniał. Jeśli wspomozemy się rozwiązaniami prawa niemieckiego⁴⁴, zasadnym wydaje się odróżnienie zmniejszenia wartości technicznej pojazdu od zmniejszenia jego wartości sprzedażnej. Zmniejszenie technicznej wartości pojazdu „ma miejsce wówczas, gdy mimo starannej i fachowej naprawy pojazd ma obiektywnie dostrzegalny mankament (mankamenty), którego nie da się usunąć i którego nie udało się przy wybranym sposobie naprawy uniknąć, przy czym mankament ten wpływa w sposób ujemny i zmniejszający wartość pojazdu na jego zdolność do użycia, bezpieczeństwo funkcjonowania, trwałość lub wygląd zewnętrzny”⁴⁵. Obniżenie zaś wartości sprzedażnej wiąże się z powszechnym przekonaniem, że pojazd po wypadku – nawet gdy naprawa wykonana została prawidłowo pod względem technicznym – osiąga wartość niższą niż jego odpowiednik, który nie został uszkodzony w wypadku drogowym. Z uwagi więc na to, że nie zawsze obniżenie wartości handlowej pojazdu będzie wiązało się z obniżeniem jego wartości technicznej, można zastanawiać się nad możliwością ustalenia ubytku wartości handlowej pomimo braku przeprowadzonej naprawy pojazdu⁴⁶. Nie można też pomijać, że obniżenie wartości handlowej pojazdu (co jak wykazano, nie musi być związane z obniżeniem wartości technicznej) jest następstwem uszkodzenia pojazdu, odniesionego w wypadku drogowym, i powstaje już w dniu tego wypadku⁴⁷, a nie z chwilą zakończenia naprawy. Odszkodowanie zaś stanowiące wartość hipotetycznych kosztów naprawy stanowi składnik odszkodowania, jakie właściciel pojazdu otrzymuje za pojazd uszkodzony. Wyraźne więc rozdzielenie w ogólnym odszkodowaniu tych dwóch jego składników wydaje się szczególnie istotne. W sytuacji bowiem, gdy ubezpieczyciel zapłaci odszkodowanie w wysokości hipotetycznych kosztów restytucji pojazdu, ale o wartości zaniżonej (np. poprzez uwzględnienie w kalkulacji kosztów naprawy cen części używanych – a nie nowych, oryginalnych, gdy zastosowanie tych ostatnich było uzasadnione), to poszkodowany, co do zasady, będzie miał roszczenie do ubezpieczyciela o dopłatę należnej kwoty odszkodowania z tytułu kosztów naprawy. Natomiast odszkodowanie z tytułu obniżenia wartości handlowej powinno być traktowane jako odrębny element odszkodowania uzależniony w głównej mierze od zakresu i rodzaju uszkodzeń pojazdu wpływających na jego wartość sprzedażną. Nie wydaje się więc słuszne, by w sytuacji, gdy odszkodowanie za pojazd uszkodzony nie zostało wypłacone w należnej wysokości, roszczenie o dopłatę odszkodowania z tytułu kosztów naprawy zastępować roszczeniem o odszkodowanie z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu. To zaś może sugerować brak zasadności uzależniania powstania szkody w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu od jego uprzedniej powypadkowej naprawy. Oczywiście w sytuacji, gdy pojazd został faktycznie naprawiony – i tak, jak we wskazanym wyżej przykładzie, użyto by do naprawy części używanych, a to wpłynęłoby na obniżenie wartości handlowej pojazdu – poszkodowany nie miałby wówczas roszczenia o „uzupełnienie” odszkodowania z tytułu kosztów naprawy (bowiem pojazd został już wyremontowany), lecz w takiej sytuacji miałby do ubezpieczyciela roszczenie o pokrycie szkody w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu. Warto też zauważyć, że w powszechnie używanym programie do wyliczania wartości pojazdu, Info Ekspert, przyjmuje się trzy metody określania ubytku wartości handlowej pojazdu: metodę oceny zakresu uszkodzeń nadwozia i ramy, metodę kosztu naprawy

44. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 36 i powołana tam literatura.

45. Ibidem, s. 36 i powołana tam literatura.

46. Odmienne E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane...*, op. cit., s. 31–33.

47. Tak też K. Krupa-Lipińska, *Ubytek wartości handlowej pojazdu w kontekście rodzajów szkody oraz problematyki związku przyczynowego*, [w:] *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 82.

oraz metodę stopnia uszkodzeń nadwozia i ramy. Zastosowanie więc którejkolwiek z nich do ustalenia, w jakim stopniu zmniejszyła się wartość pojazdu, nie wymaga uprzedniej naprawy pojazdu.

4. Stanowisko doktryny i judykatury

Jak już zostało zasygnalizowane, w doktrynie trudno o jednorodność w zakresie zagadnień dotyczących szkody w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu. Nikt jednak – i słusznie – nie zgłasza propozycji, by roszczenie o naprawienie takiej szkody przyznać automatycznie każdemu właścicielowi pojazdu uszkodzonego w wyniku wypadku drogowego. Dostrzega się bowiem konieczność uwzględniania okoliczności danego przypadku.

A. Wąsiewicz⁴⁸ przyjmuje, że jeśli wskutek naprawy pojazdu nastąpiło przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, roszczenie o zapłatę odszkodowania za obniżenie jego wartości handlowej nie ma uzasadnienia. Zdaniem tego autora, z uwagi na rozwój technologii naprawy i fakt, że większość elementów pojazdu podlega łatwej i szybkiej wymianie, pojazd może być przywrócony do stanu poprzedniego. Gdy zaś po naprawie następuje obniżenie wartości pojazdu, zdaniem A. Wąsiewicza należy badać, czy naprawa była „prawidłowa i pełna”. W wyjątkowych jednak sytuacjach, a więc gdy uszkodzeniu uległ pojazd rzadko spotykanej marki, czy o specjalnej konstrukcji technicznej, lub też gdy z powodu braku części zamiennych nie ma możliwości przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, odszkodowanie z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu może być uzasadnione.⁴⁹ A. Wąsiewicz uznaje też za chybiony argument, że przywrócony do stanu poprzedniego pojazd nie przedstawia już takiej wartości na rynku, jaką posiadałby, gdyby nie został uszkodzony. Jego zdaniem, skoro obniżona wartość pojazdu ma się ujawnić dopiero przy ewentualnej sprzedaży samochodu, przesądza to o istnieniu szkody, która nie jest aktualna⁵⁰ ani też pewna, a zatem również nie podlega wyrównaniu.⁵¹

E. Kowalewski⁵² w swych poglądach bliski jest stanowisku wyrażonemu przez A. Wąsiewicza, zgodnie z którym profesjonalna naprawa powinna w pełni wyeliminować skutki uszkodzeń w pojeździe. Autor ten ponadto zgłasza dogmatyczne wątpliwości przyznawania odszkodowania z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu w świetle art. 363 k.c. Zdaniem E. Kowalewskiego, skoro wspomniany przepis przyjmuje konstrukcję zobowiązania przemiennego, to poszkodowany ma tylko jedną wierzytelność, która może być zaspokojona poprzez zapłatę odszkodowania pieniężnego lub restytucję naturalną. Jeśli więc poszkodowany wybiera odszkodowanie w wysokości kosztów naprawy (a więc restytucję naturalną), to tym samym pozbawia się świadczenia pieniężnego z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu.⁵³ Ostatecznie jednak E. Kowalewski podnosi, że w sytuacji, gdy naprawa nie przywróci

48. A. Wąsiewicz, *Zakres...*, op. cit., s. 369; A. Wąsiewicz, *Obowiązkowe...*, op. cit., s. 58; A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 83 i n.

49. A. Wąsiewicz, *Zakres...*, op. cit., s. 368 i n.; A. Wąsiewicz, *Obowiązkowe...*, op. cit., s. 58; A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia...*, op. cit., s. 84.

50. Odmienne K. Krupa-Lipińska, *Ubytek...*, op. cit., s. 82.

51. A. Wąsiewicz, *Zakres...*, op. cit., s. 369; A. Wąsiewicz, *Obowiązkowe...*, op. cit., s. 58.

52. E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 35; E. Kowalewski, *Deminuacja wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie jako przedmiot odszkodowania – koincydencja czy alternatywność roszczeń poszkodowanego*, [w:] *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 61 i n., s. 70.

53. E. Kowalewski, *Deminuacja...*, op. cit., s. 63–66. Tak też E. Kowalewski, M. Nesterowicz, *Glosa...*, op. cit., s. 73.

wartości handlowej pojazdu, odszkodowanie z tego tytułu „powinno następować tylko w sytuacjach absolutnie wyjątkowych i uzasadnionych szczególnymi okolicznościami stanu faktycznego”⁵⁴.

Zasadność odszkodowania z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu akceptuje A. Szpunar⁵⁵. Autor ten podzielił poglądy Sądu Najwyższego wyrażone w uchwale z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01⁵⁶, przyznając, że wartość samochodu określana jest prawdami rynku, a więc gdy wartość ta w wyniku uszkodzenia – nawet gdy poprzez prace naprawcze zostało ono wyeliminowane – „zmałała w stosunku do tej, jaką pojazd reprezentowałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony”⁵⁷, zasadne jest odszkodowanie z tego tytułu (takie też stanowisko zajmuje G. Bieniek⁵⁸). A. Szpunar⁵⁹ słusznie jednak przyznał, że w sytuacji, gdy pojazd przed wypadkiem drogowym „był wielokrotnie remontowany albo mocno zużyty”, odszkodowanie z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu nie byłoby uzasadnione.

Za zasadnością indemnizacji omawianej w artykule szkody opowiada się także K. Niezgoda⁶⁰, a we wcześniejszej literaturze: A. Woźnicki⁶¹, S. Dmochowski⁶², Z. Lichniak⁶³, S. Madaj⁶⁴. P. Majewski⁶⁵, dostrzegając złożoność problemu kompensacji tego uszczerbku, na którą wpływ ma wiele czynników, jak choćby stan techniczny pojazdu, jego stopień zużycia, dopuszcza możliwość indemnizacji takiego uszczerbku wyłącznie w odniesieniu do „specyficznej grupy pojazdów, które spełniają określone kryteria jakościowe”. Zdaniem zaś K. Bączyk-Rozwadowskiej⁶⁶ odszkodowanie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu zasadne jest „w sytuacjach całkowicie wyjątkowych” (uszkodzenie pojazdu nowego lub względnie nowego, „istotny” rozmiar ubytku, którego nie wyeliminowała naprawa pojazdu mimo użycia oryginalnych części zamiennych)⁶⁷.

Orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące szkody w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu jest w ostatnim czasie szeroko analizowane w literaturze przedmiotu⁶⁸, dlatego też w artykule nastąpi tylko krótkie przytoczenie najistotniejszych tez. W wyroku z dnia 3 lutego 1971 r., III CRN

54. E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 36.

55. A. Szpunar, *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 61; A. Szpunar, *Glosa...*, op. cit.

56. OSP 2002, z. 5, poz. 61.

57. A. Szpunar, *Glosa...*, op. cit.

58. G. Bieniek, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 270.

59. A. Szpunar, *Glosa...*, op. cit.

60. K. Niezgoda, [w:] J. Miaskowski, K. Niezgoda, P. Skawiński, *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2012, s. 203 i n.

61. A. Woźnicki, *Przywrócenie...*, op. cit., s. 121 i n.

62. S. Dmochowski, *Odszkodowania...*, op. cit., s. 149; przy czym S. Dmochowski wypowiada się ogólnie o rzeczach, które obniżyły swoją wartość.

63. Z. Lichniak, *Zmiana...*, op. cit., s. 306.

64. S. Madaj, *Problematyka...*, op. cit., s. 368.

65. P. Majewski, *Kompensacja szkód z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdów poddanych naprawie – aspekt makroekonomiczny*, [w:] *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 202.

66. K. Krupa-Lipińska, *Ubytek...*, op. cit., s. 120.

67. Ibidem, s. 120 i powołana tam literatura.

68. E. Kowalewski, M. Nesterowicz, *Glosa...*, op. cit., s. 73; E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 32–34; E. Kowalewski, *Deminiacja...*, op. cit., s. 66–69; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 180 i n.; K. Bączyk-Rozwadowska, *Odszkodowanie...*, op. cit., s. 99–108.

450/70⁶⁹ Sąd Najwyższy uznał, że jeżeli pojazd został przywrócony do stanu poprzedniego, właściciel nie może żądać dodatkowo odszkodowania za obniżenie wartości handlowej pojazdu. W uchwale zaś z dnia 19 marca 1998 r., III CZP 72/97⁷⁰, podjętej jednak na tle nietypowego stanu faktycznego (poszkodowanym był cudzoziemiec, którego pojazd przeznaczony do sprzedaży został zniszczony wskutek wypadku drogowego na terytorium Polski), Sąd Najwyższy uznał, że w sytuacji, gdy pojazd był przedmiotem przeznaczonym do zbycia, poszkodowany może otrzymać odszkodowanie w kwocie, którą ten uzyskałby, gdyby pojazd nie został zniszczony. W uchwale zaś z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01⁷¹, Sąd Najwyższy wprost postanowił, że odszkodowanie za uszkodzenie pojazdu może, oprócz kosztów naprawy, obejmować także zapłatę sumy pieniężnej, która stanowi różnicę pomiędzy wartością pojazdu przed i po naprawie. Uzasadniając swoje stanowisko Sąd Najwyższy odwołał się do uprawnień właściciela rzeczy, wśród których równe znaczenie mają korzystanie z rzeczy oraz uprawnienie do jej zbycia. W gospodarce wolnorynkowej, jak argumentował Sąd Najwyższy, każda rzecz, która ma wartość majątkową, może być przedmiotem obrotu prawnego. Jej wartość sprzedażna zaś zależy od ceny, jaką rzecz może osiągnąć na rynku. Gdy więc wartość pojazdu zmalała, to odszkodowanie w świetle art. 361 § 2 k.c. powinno objąć nie tylko koszty naprawy pojazdu, ale też różnicę między wartością pojazdu przed jego uszkodzeniem i po dokonaniu naprawy⁷².

Podsumowanie

Obniżenie wartości handlowej pojazdu powypadkowego jest szkodą majątkową⁷³ podlegającą indemnizacji⁷⁴. Przyjęta w polskim systemie prawnym metoda dyferencyjna pozwala na uwzględnienie w sferze odszkodowawczej „zmiany wartości naruszonych dóbr i interesów”⁷⁵. Nie każde

69. LEX nr 1268.

70. LEX nr 32565.

71. OSP 2002, z. 5, poz. 61.

72. Tak też A. Szpunar, *Wynagrodzenie...*, op. cit., s. 87; autor utrzymuje, że w takiej sytuacji odszkodowanie „powinno być wtedy wyższe od kosztów naprawy”.

73. K. Krupa-Lipińska, *Ubytek...*, op. cit., s. 79.

74. Podobnie w prawie austriackim [H. Koziol, *Damages under Austrian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, U. Magnus (ed.), Kluwer Law International, The Hague–London–Boston 2001, s. 25], belgijskim [H.A. Cousy, A. Vandesprikken, *Damages under Belgian Law*, [w:] *Unification...*, op. cit., s. 51], francuskim [S. Galand-Carval, *Damages under French Law*, [w:] *Unification...*, op. cit., s. 87]. W prawie niemieckim zwraca się uwagę, że nawet jeśli uszkodzony pojazd został zupełnie naprawiony, obowiązek indemnizacyjny obejmuje obniżenie wartości handlowej pojazdu (*merkantiler Minderwert*). Odszkodowanie to jest odrębnym odszkodowaniem, którego wysokość określa się metodą dyferencyjną i z reguły stanowi około 10–30 proc. kosztów naprawy [U. Magnus, *Damages under German Law*, [w:] *Unification...*, op. cit., s. 106]. W systemie prawa amerykańskiego w większości przypadków takie szkody majątkowe podlegają indemnizacji, jednakże zastrzega się, że w odniesieniu do pojazdów starszych nie można mówić o powstaniu szkody w postaci obniżenia jego wartości handlowej [G. Schwartz, *Damages under American Law*, [w:] *Unification...*, op. cit., s. 182]. Zdecydowany zaś sprzeciw wobec zasadności naprawiania szkody polegającej na obniżeniu wartości sprzedażnej pojazdu uszkodzonego wskutek wypadku drogowego utrzymuje prawo włoskie. Wprawdzie dostrzega się, że pojazd powypadkowy ma mniejszą wartość niż pojazd nowy czy nieuszkodzony, lecz w ocenie doktryny włoskiej naprawa pojazdu powinna przywrócić pojazd do stanu sprzed wypadku [F.D. Busnelli, G. Comande, *Damages under Italian Law*, [w:] *Unification...*, op. cit., s. 140].

75. A. Sinkiewicz, *Pojęcie...*, op. cit., s. 66.

jednak uszkodzenie pojazdu wskutek wypadku drogowego powoduje powstanie szkody w postaci obniżenia wartości handlowej pojazdu; konsekwentnie – nie znajdując indemnizacyjnego odzwierciedlenia. Z uwagi na fakt, iż wiele czynników (jak np. okres i warunki eksploatacji pojazdu, zakres uszkodzeń, uprzednie uczestnictwo pojazdu w innym wypadku drogowym) przekłada się na wartość sprzedażną pojazdu, określenie sztywnych kryteriów zasadności roszczenia o odszkodowanie z tytułu obniżenia wartości handlowej pojazdu byłoby niemożliwe. Wydaje się więc, że postulowana w literaturze przedmiotu ocena *ad casum* jest w tym względzie najbardziej racjonalną propozycją.⁷⁶ Niecelowe staje się więc dążenie do ustalania ścisłych reguł, które miałyby warunkować przyznawanie odszkodowania za obniżenie wartości handlowej pojazdu. W każdym bowiem przypadku, analizując stan faktyczny, należy wyważyć interes prawny poszkodowanego oraz zobowiązanego do naprawienia szkody i w sytuacji, gdy zmiana wartości pojazdu jest niewielka, należy, idąc za głosami doktryny⁷⁷, nie należy uwzględniać tego w procesie odszkodowawczym, „kierując się zapatrywaniami panującymi w obrocie”⁷⁸. Uzupełniając tematykę podjętą w artykule, należy dodać, że jeśli obniżenie wartości pojazdu zostało spowodowane okolicznościami, które nie pozostają w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem drogowym (jak np. obniżenie wartości handlowej pojazdu spowodowane nieprawidłową naprawą pojazdu⁷⁹ czy czynnikami koniunkturalnymi⁸⁰), ubezpieczyciel nie będzie ponosił odpowiedzialności za taką szkodę.

Bibliografia

- Bączyk-Rozwadowska K., Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 stycznia 2006 r., II CK 372/05, OSP 2008, z. 9, poz. 96.
- Bączyk-Rozwadowska K., *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu w orzecznictwie sądowym*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. naukowa E. Kowalewski, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2012.
- Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, LexisNexis, Warszawa 2011.
- Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, LexisNexis, Warszawa 2008.
- Busnelli F.D., Comandè G., *Damages under Italian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, U. Magnus (ed.), Kluwer Law International, The Hague–London–Boston 2001.
- Byczko S., *Niektóre problemy prawne związane z umową ubezpieczenia auto-casco na tle orzecznictwa Sądu Najwyższego*, „Palestra” 1995, nr 9–10.
- Cousy H. A., Vandesrpikken A., *Damages under Belgian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, U. Magnus (ed.), Kluwer Law International, The Hague-London-Boston 2001.

76. E. Kowalewski, *Odszkodowanie* ..., op. cit., s. 36 i n.; E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane* ..., op. cit., s. 43; E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Kompensacja* ..., op. cit., s. 125; s. 143, K. Krupa-Lipińska, *Ubytek* ..., op. cit., s. 119.

77. A. Szpunar, *Wynagrodzenie* ..., op. cit., s. 87; A. Szpunar, *Glosa* ..., op. cit.; A. Szpunar, *Odszkodowanie* ..., op. cit., s. 61; A. Wąsiewicz, *Obowiązkowe* ..., op. cit., s. 57; A. Wąsiewicz, *Zakres* ..., op. cit., s. 368; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność* ..., op. cit., s. 182. Odmiennie M. Kaliński, *Szkoda* ..., op. cit., s. 536.

78. A. Szpunar, *Wynagrodzenie* ..., op. cit., s. 87.

79. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., III CRN 450/70, LEX nr 1268.

80. Z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 1971, II CR 475/70, OSPIKA 1971, z. 12, poz. 231.

- Dmochowski S., *Odszkodowania i świadczenia z ubezpieczeń gospodarczych*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1983.
- Duży A., *Dyferencyjna metoda ustalania wysokości szkody*, „Państwo i Prawo” 1993, z. 10.
- Dybowski T., *System Prawa Cywilnego. Prawo Zobowiązań – Część Ogólna*, t. III, cz. 1, red. Z. Radwański, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1981.
- European Group on Tort Law, *Principles of European Tort Law, Text and Commentary*, Springer, Wien 2005.
- Galand-Carval S., *Damages under French Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, U. Magnus (ed.), Kluwer Law International, The Hague–London–Boston 2001.
- Gołba Z., *Poszkodowani w wypadkach drogowych i przez ubezpieczycieli*, LexisNexis, Warszawa 2008
- Janiszewska B., *Uwagi o ustaleniu „szkody całkowitej” w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej*, „Studia Iuridica” 2007, t. 47.
- Jastrzębski J., Glosa do wyroku Sądu Najwyższego dnia 11 października 2001 r., II CKN 578/99, „Przegląd Prawa Handlowego” 2003, nr 4.
- Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2008
- Koch A., *Związek przyczynowy jako podstawa odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie cywilnym*, PWN, Warszawa 1975.
- Kowalewski E., Nesterowicz M., Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, „Prawo Asekuracyjne” 2003, nr 3.
- Kowalewski E., *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu po naprawie*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2011, nr 3.
- Kowalewski E., *Deminiacja wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie jako przedmiot odszkodowania – koincydencja czy alternatywność roszczeń poszkodowanego*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. naukowa E. Kowalewski, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2012.
- Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Stypizowane sytuacje faktyczne, w których kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu nie jest adekwatna*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2011, nr 4.
- 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. naukowa E. Kowalewski, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2012.
- Kozioł H., *Damages under Austrian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, U. Magnus (ed.), Kluwer Law International, The Hague–London–Boston 2001.
- Kozłowski W., Tofel M.S., *Odszkodowanie za szkodę komunikacyjną a podatek VAT*, „Monitor Prawniczy” 2006, nr 23.
- Krajewski M., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Wolters Kluwer Polska, 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. naukowa E. Kowalewski, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2012.
- Lichniak Z., *Zmiany w zakresie funkcji kompensacyjnej oraz prewencyjnej ubezpieczeń komunikacyjnych*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2008.

- Madaj S., *Problematyka dowodowa w zakresie orzekania w sprawach o świadczenia z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w przedmiocie odpowiedzialności cywilnej*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979.
- Magnus U., *Damages under German Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, Kluwer Law International, Haga–Londyn–Boston 2001.
- Majewski P., *Kompensacja szkód z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdów poddanych naprawie – aspekt makroekonomiczny*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, red. naukowa E. Kowalewski, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2012.
- Miaskowski J., Niezgoda K., Skawiński P., *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2012.
- Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2007.
- Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1957 r., II Cr 304/57, LEX nr 49753.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463.
- Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, t. II, A. Brodecka-Chamera (et al.), Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2010.
- Reps J., *Ubezpieczenie majątkowe a podatek dochodowy i podatek VAT (cz.1)*, „Prawo Asekuracyjne” 2005, nr 1.
- Reps J., *Naprawienie szkody wynikłej ze zniszczenia lub uszkodzenia pojazdu w ubezpieczeniu AC i w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – podstawowe różnice*, „Prawo Asekuracyjne” 2006, nr 1.
- Schwartz G., *Damages under American Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, U. Magnus (ed.), Kluwer Law International, The Hague–London–Boston 2001.
- Sinkiewicz A., *Pojęcie i rodzaj szkody w polskim prawie cywilnym*, „Rejent” 1998, nr 2.
- Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1976.
- Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 1979.
- Szpunar A., *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1998.
- Szpunar A., Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSP 2002, z. 5, poz. 61.
- Ubezpieczenia komunikacyjne*, red. S. Rogowski, Poltext, Warszawa 2006.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 1998 r., III CZP 72/97, LEX nr 32565.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSP 2002, z. 5, poz. 61.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, LEX nr 78592.
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. 1964, Nr 16, poz. 93 ze zm.).
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2003, Nr 124, poz. 1152, ze zm.).
- Wąsiewicz A., *Zakres naprawienia szkody w pojeździe mechanicznym według kodeksu cywilnego*, [w:] *Prace cywilistyczne dla uczczenia prof. J. Winiarza*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1990.

- Wąsiewicz A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC oraz odpowiedzialność posiadacza i kierowcy pojazdu mechanicznego*, Wydawnictwo Ławica, Warszawa–Poznań 1993.
- Wąsiewicz A., *Odszkodowanie w razie szkody w pojeździe mechanicznym*, „Prawo Asekuracyjne” 1996, nr 3.
- Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2001.
- Winiarz J., *Obowiązek naprawienia szkody*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1970.
- Woźnicki A., *Przywrócenie pojazdu samochodowego do stanu poprzedniego w świetle przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych i kodeksu cywilnego*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 września 1970 r., II CR 371/70, LEX nr 1183.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., III CRN 450/70, LEX nr 1268.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 lutego 1971 r., III CRN 450/70, LEX nr 1268.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 1971 r., II CR 475/70, OSPiKA 1971, z. 12, poz. 231.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 1980 r., III CRN 223/80, LEX nr 2641.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 1981 r., I CR 17/81, LEX nr 2650.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00, LEX nr 55515.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 listopada 2002 r., I CKN 1215/00, LEX nr 78330.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., IV CKN 387/01, LEX nr 141410.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 kwietnia 2004 r., I CK 557/03, LEX nr 585672.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 2010 r., III CSK 229/09, LEX nr 602264.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 kwietnia 2011 r., I CSK 459/10, LEX nr 821062.
- Żak J., Szczypiński W., *VAT przy wypłacie odszkodowania metodą kosztorysową*, „Prawo Asekuracyjne” 2007, nr 3.

Decrease in the commercial value of the post-repair vehicle and compensation under motor third party liability insurance

The article is based on the assumption that the grounds for the indemnity settlement procedure of the loss discussed in the paper may be sought only in a situation in which as a result of a road accident the vehicle has been damaged and not destroyed (i.e. when there are no premises to qualify the loss in the vehicle as the so-called total loss). According to the assumptions made, however, not every type of vehicle damage may be subject to the loss indemnification.

ANETA OLEŃDZKA – jest doktorantką w Katedrze Prawa Ubezpieczeń na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego.