

EUGENIUSZ KOWALEWSKI

Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu po naprawie

Pojazdy mechaniczne uszkodzone w wypadkach drogowych są z reguły poddawane naprawie, której celem jest przywrócenie ich do stanu, w jakim znajdowały się przed wypadkiem. Niestety, nie zawsze – i to pomimo zastosowania przez zakłady naprawcze ścisłego reżimu technologicznego i zachowania należytej staranności przy dokonywaniu naprawy – udaje się przywrócić w pełni wartość pojazdu w stosunku do tej, jaką przedstawiał przed wypadkiem. Jeśli właściciel sprzedaje następnie taki pojazd, obniżona wartość „sprzedażna” jest z jego punktu widzenia szkodą w rozumieniu art. 361 §2 k.c.

Czy tego rodzaju ubytek wartości jest zawsze objęty zakresem odpowiedzialności odpowiedzialnego cywilnie sprawcy (a tym samym także jego ubezpieczyciela), czy też uszczerbek ten nie powinien podlegać kompensacji? Artykuł analizuje ten problem w różnych kontekstach: w świetle linii orzecznictwa sądowego, standardów odszkodowawczych ukształtowanych w praktyce ubezpieczeniowej (polskiej i zagranicznej) oraz w ujęciach doktrynalnych.

W konkluzji podkreśla się, że nie można ustalić obowiązywania w tej mierze jednolitego standardu. Innymi słowy, ubytek wartości handlowej pojazdu powypadkowego poddanego naprawie jest kompensowany w niektórych tylko sytuacjach i dodatkowo uzależnione jest to od specyficznych okoliczności i czynników danego konkretnego stanu faktycznego. Na ogół standard taki odnosi się do samochodów nowych (lub względnie nowych), które straciły na swej wartości w stopniu znacznym; z reguły jednak o takim zwrocie ubytku wartości handlowej decyduje sąd rozpatrujący roszczenie poszkodowanego, które musi być gruntownie udokumentowane (np. przez rzeczoznawcę lub biegłego).

Wprowadzenie

Każdy skłonny jest przyznać, że naprawa powypadkowa pojazdu (zwłaszcza samochodu osobowego) może mieć wpływ na jego wartość, zwłaszcza tzw. handlową¹. Uwidocznia się

1. Wartość handlowa pojazdu utożsamiana jest w doktrynie i orzecznictwie z jego wartością „sprzedażną” – tak słusznie uważa G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006, s. 154 i nast.

to wtedy, gdy właściciel dokonuje jego sprzedaży lub zamierza tego dokonać. Dla każdego nabywcy samochód „powypadkowy” ma mniejszą wartość. Choćby naprawa w pełni przywróciła jego sprawność techniczną, wartość eksploatacyjną (a nawet użytkową czy estetyczną), to, że kupowany samochód był naprawiany, może mieć istotne znaczenie w kontekście ceny, którą skłonny jest za taki samochód zapłacić. Już sama świadomość, że kupowane auto jest „powypadkowe” powoduje mniej lub bardziej subiektywne przeświadczenie, że przedstawia on mniejszą wartość niż porównywalny pojazd „bezwypadkowy”.

Powstaje zatem problem, czy podmiot odpowiedzialny za szkodę (sprawca oraz jego ubezpieczyciel OC) powinni w ramach należnego poszkodowanemu odszkodowania pokryć także, oprócz kosztów naprawy, właśnie ów ubytek wartości handlowej?

Zgodnie z ogólnymi regułami odpowiedzialności za szkodę (w szczególności z zasadą pełnego odszkodowania)² odpowiedź wydaje się przesądzona. Rozpatrując jednak rozliczne sytuacje faktyczne, z jakimi w praktyce mamy do czynienia na tle napraw powypadkowych pojazdów³, odpowiedź na postawione pytanie nie jest już taka jednoznaczna ani oczywista. Wątpliwości te potęguje dodatkowo algorytm zobowiązania (roszczenia) przemiennego zawarty w dyspozycji art. 363 §1 k.c., odnoszący się do sytuacji, w której poszkodowany dokonuje wyboru sposobu naprawienia szkody w „powypadkowym” pojeździe⁴.

1. Znaczenie problemu – kontekst indywidualny i makroekonomiczny

To, czy należne poszkodowanemu odszkodowanie za uszkodzony pojazd obejmie – oprócz kosztów naprawy – także ubytek jego wartości handlowej, ma oczywiście istotne znaczenie z punktu widzenia poszkodowanego. Jeśli bowiem okaże się, że sprzedając naprawiony samochód, uzyska za niego niższą cenę od tej, którą uzyskałby, gdyby sprzedawany samochód nie był „powypadkowy”, jego uszczerbek majątkowy z tego tytułu byłby oczywisty. Z tego więc punktu widzenia, biorąc pod uwagę zasadę pełnego odszkodowania, uszczerbek ten powinien podlegać kompensacji. Pozostawiamy na razie na uboczu trudne i czasem sporne kwestie dowodowe co do tego, kto i przy pomocy jakich środków ma wykazać, że po naprawie pojazd rzeczywiście ma mniejszą wartość handlową i jaki jest „rozmiar” tego ubytku wartości.

Standardowe kompensowanie ubytku wartości handlowej pojazdów poddawanych naprawie ma oczywiście także swój wymiar makroekonomiczny. Uwidoczni się on w ekonomicznych parametrach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów; nie ulega wątpliwości, że spowoduje to zmniejszenie wyniku technicznego ubezpieczenia (wzrost wypłacanych odszkodowań), co nie może pozostawać bez wpływu na stosowne kwantyfikacja-

2. Zob. art. 361 §1–2 k.c. Szerzej B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, [w:] Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana, Kraków 2005, s. 1069–1083.

3. Np. samochód o dłuższym okresie eksploatacji, naprawiony przy użyciu nowych części bądź podzespołów, z reguły zyskuje na wartości handlowej.

4. Szerzej – E. Kowalewski, M. Nesterowicz, *Krytyczna glosa do uchwały SN z 12.10.2001 r.*, III CZP 51/01, „Prawo Asekuracyjne” nr 3 z 2003 r., s. 69–74.

cje taryfowe. Biorąc pod uwagę skalę problemu i jego masowość (ponad 20 mln pojazdów zarejestrowanych i kilkaset tysięcy wypadków komunikacyjnych w skali roku)⁵, należy oczekiwać, że roczny wzrost odszkodowań z ubezpieczeń komunikacyjnych OC może osiągnąć rząd setek milionów złotych. To z kolei musi doprowadzić do nieuchronnego wzrostu stawek ubezpieczeniowych i z pewnością nie będzie to wzrost symboliczny⁶.

2. Standard odszkodowawczy czy odszkodowanie *ad casum*

Jeśli problem kompensacji ubytku wartości handlowej pojazdu „powypadkowego” ujmować w kategorii tzw. standardu odszkodowawczego, to należałoby sprecyzować właściwe pole rozważań. Po pierwsze, jeśli rozpatrujemy kontekst obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, możemy poszukiwać tzw. standardu „ubezpieczeniowego”, czyli szukamy odpowiedzi na pytanie, czy zakłady ubezpieczeń standardowo – w ramach przyznawanych odszkodowań z tytułu OC sprawcy wypadku komunikacyjnego – mają obowiązek kompensowania, oprócz poniesionych kosztów naprawy, także ubytku wartości pojazdu „ponaprawczego”. Jeśli taka reguła nie występuje w praktyce ubezpieczeniowej albo ubytek wartości handlowej naprawionego pojazdu kompensowany jest tylko wyjątkowo (w szczególnych sytuacjach faktycznych), to o powyższym standardzie w praktyce ubezpieczeniowej trudno byłoby mówić. Odwrotnie, w takim układzie można byłoby kwestionować istnienie takiego „standardu”. Po drugie, skoro ów standard ubezpieczeniowy jest determinowany (co wynika z tzw. zasady akcesoryjności ubezpieczenia OC⁷) standardem „orzeczniczym” na tle odszkodowań z tytułu wypadków komunikacyjnych, powinniśmy także dodatkowo uwzględnić orzecznictwo sądów w zakresie stosowania prawa w omawianej dziedzinie.

Mówiąc zatem o standardach odszkodowawczych, obowiązujących w poszczególnych systemach prawnych w kwestii odszkodowania za ubytek wartości handlowej pojazdu podanego naprawie, powinniśmy brać pod uwagę zarówno orzecznictwo sądowe, jak i praktykę ubezpieczeniową ukształtowaną na tle ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, które w zdecydowanej większości systemów prawnych ma charakter obowiązkowy⁸. Standardy w obu tych obszarach kompensacji szkód komunikacyjnych są oczywiście zbieżne, choć nie zawsze tożsame. Dla przykładu, w niektórych krajach uprawnienie poszkodowanego

5. Por. na ten temat – P. Majewski, *Wypadki i kolizje drogowe jako czynnik generujący popyt na usługi wynajmu pojazdu zastępczego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, praca zbior. pod red. E. Kowalewskiego, Toruń 2011, s. 204 i nast.

6. Należy oczekiwać, że może on osiągnąć poziom około 10%.

7. Zob. A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979, s. 104, G. Bieniek, op.cit., s. 60 oraz 143, a także E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Toruń 2003, s. 269.

8. Szerzej – E. Kowalewski, *Zmierzch odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe – iluzja czy rzeczywistość*, [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, red. K. Ludwichowska, Warszawa 2011, s. 23–24.

do kompensacji ubytku wartości handlowej pojazdu (po jego naprawie) w pozasądowym postępowaniu ubezpieczeniowym może być kwestionowane, gdy tymczasem w procesach sądowych odszkodowanie takie jest możliwe do uzyskania. Warto więc byłoby zilustrować, jak omawiana kwestia przedstawia się w innych krajach europejskich, mając przede wszystkim na uwadze praktykę stosowania prawa (*law in action*).

3. Uwagi prawnoporównawcze

Kwestia odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu po jego naprawie nie przedstawia się jednolicie w praktyce odszkodowawczej innych krajów europejskich. W niektórych systemach (a tych jest większość) ubytek wartości handlowej pojazdu albo w ogóle nie jest kompensowany, albo może być przedmiotem odszkodowania na zasadzie wyjątku, z licznymi ograniczeniami i uwarunkowaniami (np. dotyczyć może tylko samochodów nowych bądź względnie nowych, nie może przekraczać pewnych limitów kwotowych czy procentowych lub odnosi się tylko do tzw. szkód poważnych itp.).

Dla ilustracji owych standardów odszkodowawczych ograniczymy się w tym miejscu do wybranych krajów, które – z uwagi na potencjał rynkowy i poziom rozwoju motoryzacji – są najbardziej reprezentatywne i zarazem adekwatne do warunków istniejących w naszym kraju.

Do pierwszej grupy państw należy zaliczyć te, w których generalnie nie uznaje się zasadności roszczenia poszkodowanego z tytułu ubytku wartości pojazdu „ponaprawczego”. Orzecznictwo sądowe ukształtowane w tych systemach przyznaje tego rodzaju odszkodowania sporadycznie i tylko w wyjątkowych sytuacjach (Włochy, Wielka Brytania, Norwegia, Finlandia, Hiszpania, Belgia, Grecja)⁹. Gdy idzie np. o włoską doktrynę prawa deliktowego, panuje pogląd, że „...prawny system zabezpiecza naprawę tak, aby samochód został przywrócony do stanu poprzedniego”¹⁰. Podobnie kształtuje się w omawianej kwestii orzecznictwo w Wielkiej Brytanii, gdzie sędzia – co do zasady – zawsze oddali powództwo o refundację ubytku wartości handlowej samochodu, jeśli był on naprawiany w autoryzowanej stacji obsługi¹¹. Także w Belgii tego rodzaju roszczenie nie jest generalnie uwzględniane w odniesieniu do aut o przebiegu ponad 15 000 km i może – w wyjątkowych przypadkach – obejmować maksymalnie do 10% wartości nowego samochodu¹².

Do drugiej grupy zaliczyć możemy systemy prawne (z uwzględnieniem ukształtowanego tam orzecznictwa sądów), które dopuszczają roszczenie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu po jego naprawie, choć nie uznają tego za powszechnie obowiązującą regułę. Wymienić tu możemy kraje takie jak: Niemcy, Francja, Holandia, Dania, Irlandia oraz Luksemburg¹³. Jednakże w żadnym z wymienionych systemów ubytek wartości handlowej nie jest

9. Na podstawie opracowania: H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Neuried-München 2007, s. 64, 102, 161 i 200.

10. Zob. F.W. Busnelli i G. Comandé, *Damage Sunder Italian Law*, [w:] *Unification of Tort Law. Damages (red. U. Magnus)*, Haga-London-Boston 2001, s. 140.

11. Zd. W.H. Horton Rogers, *Damages under English Law*, [w:] *Unification...*, op.cit., s. 75.

12. Zob. H. Neidhart, op.cit., s. 38.

13. Zob. H. Neidhart, op.cit., s. 38 i nast.

refundowany zawsze i w odniesieniu do wszystkich uszkodzonych aut; stosowane są różne ograniczenia (np. tylko samochody nowe lub maksimum kilkuletnie, tylko w przypadku tzw. szkód poważnych).

Na uwagę zasługuje tu praktyka odszkodowawcza ukształtowana w omawianej kwestii w orzecznictwie niemieckim. Generalnie nie przyznaje ono refundacji utraty wartości handlowej pojazdu w przypadku szkód mniejszych rozmiarów (*Bagatellschäden*) ani w sytuacjach, gdy uszkodzona została tylko karoseria. W pozostałych przypadkach odszkodowanie takie może zostać przyznane, lecz najwyżej do wysokości 30% ogólnych kosztów naprawy¹⁴.

Podsumowując krótkie z konieczności uwagi prawnoporównawcze należy z naciskiem podkreślić, że w żadnym z badanych systemów odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie nie dotyczy wszystkich przypadków i samochodów; zatem mówienie o istnieniu jakiegoś utrwalonego standardu w zagranicznych systemach prawnych w omawianym zakresie byłoby daleko idącym nadużyciem.

4. Kontekst związku przyczynowego (art. 361 §1 k.c.)

Gdyby zasada pełnego odszkodowania miała – dla każdorazowej oceny zakresu szkody podlegającej naprawieniu – charakter kategoriyczny (bezwzględny), problem kompensacji utraty wartości handlowej samochodu „ponaprawczego” nie nastroczałby większych trudności, przynajmniej w tych stanach faktycznych, w których ubytek taki rzeczywiście nastąpił. Pominiamy w tym miejscu problematykę ciężaru dowodu, który to dowód – co oczywiste – musiałby zostać efektywnie przeprowadzony przez poszkodowanego (art. 6 k.c.).

Tymczasem, jak wiadomo¹⁵, zasada pełnego odszkodowania w polskim prawie cywilnym doznaje licznych ograniczeń¹⁶, co skłania niektórych do uznania jej jedynie za zasadę „postulatywną” albo za swoisty „mit” prawa odszkodowawczego.

Najistotniejszym ograniczeniem jest przyjęta w art. 361 §1 k.c. koncepcja adekwatnego związku przyczynowego. W znaczeniu negatywnym oznacza ona, że wszelkie następstwa „zdarzenia” wyrządzającego szkodę, które nie są następstwami zwyczajnymi (adekwatnymi) nie są objęte obowiązkiem odszkodowawczym, innymi słowy za te następstwa (szkody) sprawca nie powinien odpowiadać.

Wracając do właściwego pola rozważań, rozpatrzmy typowy stan faktyczny, w którym właściciel uszkodzonego w wypadku pojazdu wybiera (art. 363 k.c.) roszczenie o zwrot udokumentowanych kosztów naprawy, ustalony na podstawie metody „fakturowej”.

Wydaje się, że ani odpowiedzialny sprawca szkody, ani poszkodowany nie mają powodu zakładać, że naprawa nie przywróci w pełni walorów i parametrów samochodu poddanego naprawie. We współczesnych stosunkach, cechujących technicznie i technologicznie rozwinięte społeczeństwo, nie sposób zakładać, że każda naprawa będzie ułomna, nieefektywna

14. Szerzej – K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 35–36. Por. też cytowaną tam literaturę źródłową.

15. B. Lewaszkiwicz-Petrykowska, op.cit., s. 1069 i nast.

16. W. Warkała, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972, s. 121 i nast.

czy wadliwa. W szczególności nie sposób założyć, że naprawiane samochody muszą nieuchronnie tracić na swej wartości handlowej.

Odwrotnie, stosowanie współczesnych technologii naprawczych gwarantuje pełne przywrócenie naprawionego samochodu do jego poprzedniego stanu, a często nawet (np. w przypadku naprawy pojazdu o dłuższym okresie eksploatacji) powodować może nawet zwiększenie tej wartości.

Wracając na płaszczyznę związku przyczynowego można stwierdzić, że typowym (normalnym) skutkiem zdarzenia, w wyniku którego uszkodzony został samochód, jest różnica jego wartości przed i po wypadku. Jeśli w tych granicach poszkodowany otrzymał refundację pełnych kosztów naprawy – o ile wybrał takie roszczenie – to wyczerpuje to jego roszczenia odszkodowawcze w omawianej sytuacji. Jeśli jednak wyjątkowo okaże się, że mimo pełnej naprawy z zachowaniem reżimów technologicznych, wartość handlowa pojazdu powypadkowego ulegnie zmniejszeniu, to tego rodzaju uszczerbek ma raczej charakter nietypowy, nadzwyczajny. Co więcej, tak pojęty składnik szkody mógłby być uznany za skutek (konsekwencję) wadliwej naprawy pojazdu, a nie za adekwatne następstwo działania sprawcy wypadku¹⁷.

Zatem szkoda w postaci ubytku wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie nie powinna być zaliczana – w kontekście art. 361 §1 k.c. – do typowych (adekwatnych) następstw zdarzenia powodującego szkodę. Jeśli tak, to za taki rodzaj szkody (o charakterze pośrednim¹⁸) sprawca wypadku nie powinien być obciążony obowiązkiem odszkodowawczym.

17. A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 83–84; tak też A. Rembieleński, [w:] *Kodeks cywilny z komentarzem*, tom I, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1989, s. 311. W tym przedmiocie A. Wąsiewicz wypowiedział się w sposób następujący: „...rozważenia wymaga (...) tzw. obniżenie wartości sprzedanej naprawionego samochodu. Dość często zdarza się, że poszkodowany w wypadku samochodowym, którego pojazd został uszkodzony, a następnie naprawiony, domaga się jeszcze odszkodowania za to, że wartość jego samochodu wskutek doznanych szkód jest niższa niż przed wypadkiem. Otóż roszczenie takie, jeżeli poszkodowany uznaje, iż w wyniku naprawy nastąpiło przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, uważać należy za nieuzasadnione (...). Technologia naprawy jest dziś tak rozwinięta, że naprawa pojazdu może być dokonana w taki sposób, aby wartość pojazdu nie została obniżona. Większość części (elementów) pojazdu nadaje się do łatwej i szybkiej wymiany, istnieją aparaty diagnostyczne pozwalające wykrywać trudno dostrzegalne wady pojazdu itd. Wszystko to pozwala doprowadzić pojazd do stanu sprzed wypadku, a niekiedy może nawet lepszego. Jeżeli zatem pojazd nie ma po naprawie swej poprzedniej wartości, to należałoby przede wszystkim zbadać, czy naprawa ta była prawidłowa i pełna oraz czy nie zachodzą (zawinione lub wynikające z niedbalstwa) usterki w naprawie” (A. Wąsiewicz, *op.cit.*, s. 83–84).

18. W kwestii znaczenia terminu „szkoda pośrednia” występują nieporozumienia, a kodeks cywilny nie operuje takimi pojęciami. Zob. J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z użyciem sił przyrody (art. 152 k.c.)*; jej znaczenie i ewolucja w perspektywie minionego 70-lecia, *Kwartalnik Prawa Prywatnego*, z. 3 z 2004 r., s. 688 i nast.

Odmienne jednak T. Dybowski, który jako szkodę pośrednią określa utracone korzyści. Skoro ubytek wartości handlowej pojazdu po jego naprawie mieści się w kategorii „utraconych korzyści”, to w tym sensie można byłoby ten rodzaj uszczerbku zaliczyć do szkody pośredniej – T. Dybowski, [w:] *System prawa cywilnego*, t. III, cz. I, Ossolineum 1981, s. 262.

Pogląd przeciwny, zakładający, że „ponaprawczy” ubytek wartości handlowej pojazdu to typowy i normalny skutek działania sprawcy, byłby równoznaczny z przyjęciem fatalistycznej koncepcji niemożności pełnej naprawy pojazdów w warunkach społeczeństwa technicznie i technologicznie rozwiniętego.

Taki pogląd nawiązujący do swoistego „defetyzmu technologicznego” jest nie do przyjęcia w dobie postępu technicznego i technologicznego, który współcześnie nie zna ograniczeń.

5. Wątpliwości dogmatyczne na tle art. 363 k.c.

Teza, że właścicielowi uszkodzonego pojazdu, który wybiera – jako sposób naprawienia szkody – zwrot udokumentowanych kosztów jego naprawy, przysługuje *ex post* dodatkowe roszczenie pieniężne z tytułu ubytku wartości naprawionego pojazdu, nie wydaje się być zgodna z dyspozycją art. 363 k.c. Jak wiadomo, przepis ten nawiązuje do konstrukcji zobowiązania przemiennego (alternatywnego) połączonego z prawem wyboru rodzaju roszczenia przez wierzyciela (poszkodowanego). Pozostawmy na uboczu wyjątkową raczej sytuację określoną w cytowanym przepisie, gdy „roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu”, ponieważ nie dotyczy ona sytuacji, w której poszkodowany wybiera – jako sposób naprawienia szkody w samochodzie – jego naprawę, czyli przywrócenie do stanu poprzedniego (restytucja).

Mamy tu do czynienia z niemal klasycznym zobowiązaniem przemianym, albowiem w omawianej sytuacji odszkodowawczej prawo wyboru świadczenia należy do poszkodowanego (zob. art. 363 §1 zd. 1), a nie do dłużnika (reguła przewidziana w art. 365 §1 i 3 k.c.).

W naszej doktrynie prezentowany jest pogląd, iż w przypadku zobowiązania przemiennego (także analizowanego na kanwie art. 363 §1 k.c.) wierzycielowi przysługuje tylko jedna wierzytelność, która „może być spełniona przez jedno z kilku wskazanych świadczeń, z których każde zwalnia dłużnika w z u p e ł n o ś c i”¹⁹.

Tak więc poszkodowany, choć przysługuje mu jedna wierzytelność, musi dokonać wyboru pomiędzy dwoma możliwymi roszczeniami (albo restytucja naturalna, albo zapłata odszkodowania pieniężnego). Ustawodawca nie pozostawił w treści art. 363 §1 zd. 1 k.c. cienia wątpliwości co do tego, że chodzi o alternatywność świadczeń (roszczeń) o charakterze r o z ł ą c z n y m (użycie spójnika „bądź”).

Przy wykonaniu tak skonstruowanego zobowiązania musi nastąpić jego k o n c e n t r a c j a, czyli „przekształcenie się zobowiązania przemiennego w zobowiązanie o jednym, określonym świadczeniu”. Sprezycowanie tego świadczenia następuje w drodze decyzji osoby uprawnionej (wyboru)²⁰.

Wybór następuje – w razie wątpliwości – „między całymi świadczeniami”, a więc nie może dotyczyć „...części jednego i części innego świadczenia”²¹. Zasadę tę – w przypadku zbiegu

19. Zob. W. Czachórski, *Zobowiązania – Zarys wykładu*, oprac. A. Brzozowski, M. Safjan i E. Skowrońska-Bocian, Warszawa 2002, s. 111.

20. Zob. W. Czachórski, *op.cit.*, s.111.

21. W. Czachórski, *ibidem*.

roszczeń – jeszcze dobitniej wyraził A. Szpunar, pisząc, że uprawniony może dokonać wyboru tylko jednego z roszczeń, a „zaspokojenie jednego roszczenia oznacza wygaśnięcie drugiego”²².

Jeśli zatem uprawniony do dokonania takiego wyboru (czyli poszkodowany – zob. art. 363) wybrał n a p r a w ę uszkodzonego pojazdu, to tym samym pozbawił się możliwości skorzystania z drugiego roszczenia alternatywnego, czyli odszkodowawczego roszczenia w formie pieniężnej. A ponieważ – jak twierdzą cytowani W. Czachórski i A. Szpunar – wybrać można tylko jedno świadczenie (roszczenie), wykluczona jest tutaj możliwość częściowego wyboru jednego (np. częściowo naprawa pojazdu) i częściowo drugiego (z pozostałej części odszkodowanie pieniężne).

Odszkodowanie za tzw. ubytek wartości handlowej pojazdu jest integralnym składnikiem pieniężnego świadczenia odszkodowawczego, przeto uznać można, że jeżeli poszkodowany wybrał naprawę pojazdu (restytucję), to tym samym p o z b a w i ł się jednocześnie możliwości dochodzenia odszkodowania pieniężnego, nawet gdyby to dotyczyło tylko jednego składnika odszkodowania w formie pieniężnej, a mianowicie ekwiwalentu z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu²³. Przedstawiona zasada wymaga jednak, aby uprawniony (tu – poszkodowany) dokonał – po nastąpieniu szkody – wyboru jednego z roszczeń alternatywnych. Gdyby uprawniony takiego wyboru nie dokonał, wyborem rządzić będzie reguła wyrażona w art. 363 §3 k.c.

W praktyce stosunków odszkodowawczych, gdy roszczenia z tytułu tzw. szkód samochodowych dochodzone są bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (jako materialnie legitymowanego dłużnika z tytułu obowiązkowego ubezpieczenie OC posiadacza)²⁴, poszkodowany z reguły dokonuje wyboru naprawienia szkody samochodowej; uzgadnia z ubezpieczycielem, czy wybiera naprawę (ściślej – zwrot kosztów naprawy według przedłożonych faktur), czy odszkodowanie pieniężne, czyli tzw. odszkodowanie „kosztorysowe”. Żądając naprawy pojazdu, wybiera tylko jedno z roszczeń alternatywnych, pozbawiając się możliwości skorzystania z drugiego. I to jest ważki powód, dla którego nie można bezkrytycznie zaakceptować tezy, że po dokonanej naprawie uszkodzonego pojazdu każdemu poszkodowanemu przysługuje dodatkowe roszczenie pieniężne o kompensację ubytku wartości handlowej naprawionego pojazdu²⁵.

6. Stanowisko Sądu Najwyższego

Gdy chodzi o zagadnienie ubytku wartości handlowej pojazdu po jego naprawie jako składnika odszkodowania, to długoletnią praktykę odszkodowawczą (zwłaszcza na tle ubezpieczeń

22. A. Szpunar, *Zbieg roszczeń odszkodowawczych*, RPEiS 1, 1974, s. 44–45; zob. też A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970, s. 162.

23. Inaczej G. Bieniek, *op.cit.*, s. 154 i nast.

24. Por. art. 34–36 ustawy z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz. U. Nr 124, poz. 1252 ze zm.

25. Zob. E. Kowalewski, M. Nesterowicz, Krytyczna glosa do uchwały SN z dn. 12.10.2001 r., cytowana w przypisie 4.

komunikacyjnych OC) ukształtował wyrok SN z 3.02.1971 r. (III CRN 450/70)²⁶. Stwierdzono w nim, że nie można przyjąć – jako miernika odszkodowania – wysokości ceny samochodu, którą można byłoby uzyskać w drodze sprzedaży, gdyby nie doszło do jego uszkodzenia. Na podobnym – choć już nie tak kategorycznym – gruncie stała uchwała SN z 19.03.1998 r. (III CZP 72/97)²⁷, która jednak dotyczyła nieco innego stanu faktycznego (odszkodowania za całkowite zniszczenie samochodu, mogące wyjątkowo obejmować jego handlową wartość „sprzedażną” za granicą, jednak pod dodatkowym warunkiem, iż taki samochód w chwili wyrządzenia szkody stanowił „przedmiot przeznaczony do zbycia”). Ważne jednak jest to, iż uchwała ta – choć na zasadzie wyjątku – w swej istocie p e t r y f i k o w a ł a dawną linię orzecznictwa SN w omawianej kwestii. Uznała mianowicie, iż – co do zasady – odszkodowanie za uszkodzony samochód nie obejmuje ekwiwalentu za ubytek jego wartości handlowej. Znaczenie tej uchwały jest o tyle duże, że dotyczy ona – inaczej niż wcześniej wymieniony wyrok z 1971 r. – kwestii tzw. odszkodowań samochodowych w obecnych warunkach, charakteryzujących się pełną „rynkowością”, czego nie można było powiedzieć o krajowym obrocie samochodami bez mała pół wieku temu.

Na szczególną uwagę zasługuje uchwała SN z 12.10.2001 (III CZP 57/01)²⁸, w której stwierdzono, że „odszkodowanie za uszkodzenie samochodu może obejmować oprócz kosztów jego naprawy także zapłatę sumy pieniężnej, odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie”²⁹.

Zastrzeżenie budzić może formalno-językowa konstrukcja tezy uchwały, która może się stać powodem (a praktyka ubezpieczeniowa wskazuje, że tak się stało) nieporozumień. Przede wszystkim nie wiadomo, czy teza ma postać wypowiedzi kategorycznej, czy też raczej warun-

26. OSN CP 1971, Nr 11, poz. 205.

27. OSN CP 1988, Nr 9, poz. 133.

28. Uchwała wraz z uzasadnieniem została opublikowana w OSN IC 2002, Nr 5, poz. 57. Zob. też krytyczną glosę: E. Kowalewski, M. Nesterowicz, „Prawo Asekuracyjne” nr 3 z 2003 r., s. 69–74. Uchwałę komentuje również G. Bieniek, op.cit., s. 154 i nast. oraz A. Szpunar, *Glosa do uchwały SN z 12.10.2001 r.* (III CZP 57/01), OSP, Nr 5, poz. 61.

29. Powyższa uchwała zapadła w odpowiedzi na przedstawione przez Sąd Okręgowy w Katowicach zagadnienie prawne na kanwie dość szczególnego – co należy podkreślić – stanu faktycznego. Chodziło bowiem o luksusową markę samochodu o niewielkim okresie użytkowania (17 miesięcy). Pomimo naprawy „powypadkowej” dokonanej w autoryzowanym warsztacie zgodnie z technologią producenta i przy użyciu oryginalnych części zamiennych, samochód ten nie odzyskał pełnej wartości handlowej (sprzedażnej), to jest takiej, którą przedstawiałby, gdyby wypadkowi nie uległ. Poszkodowany otrzymał zwrot kosztów naprawy, a po naprawie samochód odzyskał pełną wartość techniczną i przywrócone zostały jego „dawne walory użytkowe”. Skoro tak, to zdaniem tegoż sądu, poszkodowanemu nie należy się już dodatkowe odszkodowanie z tytułu utraty wartości handlowej samochodu – czego domagał się poszkodowany – i że wartość handlowa (a właściwie jej obniżenie) nie jest objęta obowiązkiem odszkodowawczym pozwanego. Pozwanym był wprawdzie nie sam sprawca szkody, lecz zakład ubezpieczeń, ale to nie ma znaczenia w niniejszej sprawie, albowiem zakład ten odpowiada w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, czyli ubezpieczonego sprawcy szkody (zasada akcesoryjności).

Od powyższego wyroku poszkodowany wniósł apelację do Sądu Okręgowego w Katowicach, który – w związku z powyższymi w tej kwestii wątpliwościami – przedstawił Sądowi Najwyższemu zagadnienie prawne, rozstrzygnięte w sposób przytoczony powyżej, czyli wyraźnie na korzyść powoda (poszkodowanego).

kowej (hipotetycznej). Chodzi zwłaszcza o użyty przez SN zwrot „może obejmować”. Wypowiedź tę można rozumieć bowiem na dwa następujące sposoby:

a/ jako dyrektywę stanowiącą, iż we wszystkich sytuacjach, w których po naprawie powypadkowego samochodu nastąpił ubytek jego wartości handlowej, należy się poszkodowanemu odpowiednie pieniężne odszkodowanie pokrywające ten ubytek (a zatem, że jeśli taki ubytek nastąpił, to odszkodowanie musi obligatoryjnie go uwzględnić) albo też

b/ że odszkodowanie może ewentualnie obejmować taki dodatkowy pieniężny ekwiwalent wyrównawczy, lecz pod warunkiem że nie tylko nastąpił po naprawie samochodu ubytek jego wartości handlowej, ale nadto przyznanie takiego ekwiwalentu uzasadnione jest bardzo specyficznymi elementami i okolicznościami konkretnego stanu faktycznego.

Należy zwrócić uwagę, że omawiana uchwała stanowiła rozstrzygnięcie udzielone w wyniku zapytania sądu okręgowego, który pytanie umieścił w konkretnym i raczej nietypowym stanie faktycznym (stosunkowo luksusowy samochód, o krótkim okresie eksploatacji, który pomimo naprawy przez autoryzowaną przez producenta stację obsługi i pomimo użycia do tej naprawy wyłącznie części oryginalnych jednak stracił na wartości handlowej).

Należałoby – jak się wydaje – opowiedzieć się raczej za drugim sposobem interpretacji „ducha” omawianej uchwały, czyli za warunkowym charakterem wypowiedzianej przez SN tezy (z akcentem na słowa „może obejmować, jeżeli...”). Tak rozumiana teza respektowałaby (przynajmniej w ogólnym zarysie) linię cytowanej uchwały SN z 19.03.1998 r. Tymczasem obecnie można zaobserwować, że pełnomocnicy poszkodowanych – po ukazaniu się uchwały – przyjęli ów pierwszy sposób jej „rozumienia”, to znaczy taki, iż we wszystkich przypadkach, w których naprawa pojazdu nie przywróciła jego pełnej wartości handlowej, odszkodowanie musi (!) dodatkowo objąć ekwiwalent pieniężny z tego tytułu. Co gorsza, mnożą się procesy przeciwko ubezpieczycielom, w których niemal każdy poszkodowany (mimo otrzymania zwrotu kosztów naprawy samochodu) żąda dodatkowego odszkodowania z tytułu ubytku wartości handlowej naprawionego samochodu. Sądy niższych instancji chętnie takie odszkodowania zasądzają, czując się niejako „rozgrzeszone” omawianą uchwałą SN!

Tymczasem wiadomo, że stosunki między klientami a zakładami ubezpieczeń (w szczególności stosunki odszkodowawcze) są na naszym rynku – mówiąc eufemistycznie – wręcz naszpikowane działaniami fraudulentnymi. Powracając do tego bardziej kategorycznego rozumienia omawianej uchwały SN, nasuwa się smutna refleksja, iż dla poszkodowanego (który otrzymał zwrot kosztów naprawy samochodu) nie będzie przedstawiało – w naszych, polskich warunkach – specjalnych trudności uzyskanie zaświadczenia od jakiegoś rzeczoznawcy czy eksperta stwierdzającego, że właśnie jego samochód, pomimo naprawy, stracił na swej wartości handlowej. Ponieważ nie ma nic za darmo, to za realizację takich roszczeń zapłacą wszyscy posiadacze samochodów w ramach swojej odpowiednio wyższej składki ubezpieczeniowej.

7. Stanowisko doktryny

W polskiej doktrynie problem ubytku wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie nie jest ujmowany jednolicie, a nawet – jak trafnie zauważa K. Ludwichowska³⁰ – jest przed-

30. K. Ludwichowska, op.cit., s. 179 i nast. oraz podana tam literatura.

miotem kontrowersji. Co więcej, wydaje się że mają one znaczenie dość istotne, by nie rzecz fundamentalne³¹.

Z jednej strony prezentowany jest pogląd, że – wychodząc z art. 361 §2 k.c. – jeżeli wartość samochodu (tożsama z jego wartością rynkową) zmalała w stosunku do tej, jaką „pojazd ten miałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony, to kompensacja powinna obejmować nie tylko koszty naprawy, ale także tę różnicę wartości”³².

Za uwzględnianiem spadku wartości handlowej „ponaprawczego” pojazdu w należnej poszkodowanemu kompensacji wypowiada się także – choć już nie tak kategorycznie – również A. Szpunar³³, który odnosi taką kumulację składników odszkodowania – jak się wydaje – do sytuacji wyjątkowych³⁴.

Z drugiej strony, w stanowiskach wyrażanych przez autorów zajmujących się problematyką odszkodowawczą na tle wypadków komunikacyjnych odnajdujemy wypowiedzi negujące dopuszczalność roszczenia pieniężnego poszkodowanego – który wybrał kompensację szkody samochodowej w formie refundacji kosztów naprawy – z tytułu utraty czy obniżenia jego wartości handlowej po dokonanej naprawie. Najbardziej reprezentatywny, a zarazem przekonujący, wydaje się pogląd A. Wąsiewicza, uznanego autorytetu w dziedzinie cywilnoprawnej problematyki wiążącej się z wypadkami komunikacyjnymi i ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów.

Pogląd ten zakłada, że współczesne techniki naprawy oraz obowiązujące w tym zakresie reżimy technologii, wykorzystujące stosowanie nowych i oryginalnych części oraz podzespołów (często w całości wymienionych w remontowanym pojeździe) w pełni gwarantują przywrócenie wartości samochodu do tej, jaką przedstawiał przed wypadkiem³⁵.

Co więcej, należy (starannie) przeprowadzony remont uszkodzonego auta skutkuje często zwiększeniem jego wartości po naprawie, zwłaszcza gdy naprawa dotyczyła auta o dłuższym okresie eksploatacyjnym. Dla przykładu, jeżeli w pojeździe 10-letnim wymieniona została cała karoseria albo istotne jej fragmenty, nikt nie zaprzeczy, że pojazd po renowacji zyska na wartości, także – a może przede wszystkim – handlowej (sprzedażnej). Prezentowanie poglądu kwestionującego ten oczywisty fakt byłoby „defetystyczną demagogią”, której nie można traktować poważnie, w szczególności na płaszczyźnie dyskursu naukowego.

Wreszcie należy odnotować stanowisko, które można byłoby określić jako pośrednie; reprezentują je ci autorzy, którzy skłonni są dopuszczać dodatkowe (oprócz kosztów naprawy) roszczenie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu tylko w szczególnych sytuacjach, a więc na zasadzie wyjątku. Wyjątek ten dotyczy samochodów nowych bądź względnie nowych, w odniesieniu do których spadek wartości rzeczywiście (i to w stopniu istotnym) nie został wyeliminowany przez ich naprawę. Pogląd taki znaleźć można w pracach A. Rembielińskiego³⁶

31. E. Kowalewski, M. Nesterowicz, op.cit., s. 69–74.

32. G. Bieniek, op.cit., s. 154–155.

33. A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1988, s. 61 oraz tenże, *Glosa do uchwały SN z 12.10.2001 r.*, cytowana w przypisie 28.

34. Np. takich, które były kanwą cytowanej (głosowanej) uchwały SN z 12.10.2001 r.

35. Tak A. Wąsiewicz, op.cit., s. 83–84. Tak samo F.W. Busnelli i G. Comandé, *Damage...*, op.cit., s. 140.

36. A. Rembieliński, [w:] *Kodeks cywilny z Komentarzem*, tom I, Warszawa 1989, s. 311.

oraz T. Wiśniewskiego³⁷. Za stanowiskiem takim opowiada się także – jak się wydaje – K. Ludwichowska, która omawia „aprobująco” stanowisko autorów krytycznej glosy do cytowanej już uchwały SN z 12.10.2001 r.³⁸

Reasumując uwagi na temat stanowiska doktryny w kwestii utraty wartości handlowej „ponaprawczego” pojazdu, należy stwierdzić, że przeważa stanowisko opowiadające się za koincydencją roszczeń (tj. odnośnie refundacji kosztów naprawy „plus” roszczenia z tytułu ubytku wartości handlowej) na zasadzie odstępstwa od reguły. Niektórzy możliwość taką skłonni są dopuszczać w absolutnie wyjątkowych sytuacjach i okolicznościach³⁹ konkretnego stanu faktycznego.

8. Konkluzje

1. Poszkodowanemu w wypadku komunikacyjnym, który doznał – w jego następstwie – szkody w postaci uszkodzenia pojazdu, przysługuje wybór sposobu naprawienia szkody (art. 363 k.c.) i może on żądać odszkodowania pieniężnego w wysokości przewidywanych kosztów naprawy albo też – wybierając przywrócenie stanu uszkodzonego pojazdu – domagać się zwrotu udokumentowanych odpowiednimi dowodami (fakturami) kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego; układ roszczeń przypomina algorytm zobowiązania przemiennego.

Wybierając drugą metodę, czyli przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego (analogia do tzw. restytucji *in natura*) nie może – co do zasady – mieć *ex post* dodatkowych roszczeń pieniężnych, w szczególności z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu, którego naprawa została przeprowadzona na koszt odpowiedzialnego cywilnie sprawcy lub jego ubezpieczyciela OC.

2. Jeżeli dokonana naprawa nie przywróci w pełni wartości handlowej, jaką przedstawiał jego pojazd przed wypadkiem, uwzględnienie dodatkowego roszczenia pieniężnego, kompensującego ów uszczerbek, powinno następować tylko w sytuacjach absolutnie wyjątkowych i uzasadnionych szczególnymi okolicznościami stanu faktycznego.

3. Rozpatrywanie uprawnienia poszkodowanego do rekompensaty utraty wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie, jako obowiązującego standardu odszkodowawczego, kłóci się z konstrukcją dogmatyczną zobowiązania przemiennego ujętą w dyspozycji art. 363 k.c. (wybór jednego roszczenia, a nie dwóch).

4. Dodatkowe uprawnienie do refundacji ubytku wartości handlowej pojazdu po całkowitej refundacji poniesionych kosztów jego naprawy powinno przysługiwać poszkodowanemu jedynie w sytuacjach wyjątkowych, gdy – pomimo pełnej naprawy – względnie nowy pojazd przedstawia rzeczywiście mniejszą wartość handlową; ubytek taki musi być istotny i rzetelnie

37. T. Wiśniewski, [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, tom I, Warszawa 1999, s. 73.

38. K. Ludwichowska, *op.cit.*, s. 179–182. Autorka pisze m.in. „przyznanie takiego odszkodowania nie będzie uzasadnione w przypadku, gdy utrata wartości handlowej jest niewielka. Posiadaczowi pojazdu nie będzie się zatem należało odszkodowanie za utratę wartości *sprzedażnej* pojazdu w przypadku zwykłej stłuczki” (s. 182).

39. E. Kowalewski, M. Nesterowicz, *op.cit.*, s. 69–74.

udokumentowany wiarygodnymi dowodami (opiniami czy ekspertyzami). Decydować o tym powinien *ad casum* sąd.

5. Poszukiwanie swego i obowiązującego standardu w zakresie uprawnień poszkodowanego do kompensacji ubytku wartości handlowej naprawionego pojazdu w innych systemach prawnych (europejskich) nie może być rozstrzygające, bowiem w systemach tych standardu takiego nie ma; ubytek wartości handlowej „ponaprawczego” pojazdu (przy zachowaniu reżimu technologicznego) albo w ogóle nie podlega kompensacji, albo kompensacja taka ma miejsce na zasadzie wyjątku i z reguły z licznymi ograniczeniami. Najczęściej dotyczą one samochodów nowych (lub względnie nowych), których naprawa przyniosła znaczny ubytek ich wartości.

Źródła:

- G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006;
- F.W. Busnelli i G. Comandé, *Damage Sunder Italian Law*, [w:] *Unification of Tort Law. Damages* (red. U. Magnus), Haga–London–Boston 2001;
- W. Czachórski, *Zobowiązania – Zarys wykładu*, oprac. A. Brzozowski, M. Safjan i E. Skowrońska-Bocian, Warszawa 2002;
- T. Dybowski, [w:] *System prawa cywilnego*, t. III, cz. I, Ossolineum 1981;
- W.H. Horton Rogers, *Damages under English Law*, [w:] *Unification of Tort Law. Damages* (red. U. Magnus), Haga–London–Boston 2001;
- E. Kowalewski, *Zmierzch odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe – iluzja czy rzeczywistość*, [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, red. K. Ludwichowska, Warszawa 2011;
- E. Kowalewski, M. Nesterowicz, Krytyczna glosa do uchwały SN z 12.10.2001 r., III CZP 51/01, „Prawo Asekuracyjne” nr 3 z 2003 r.;
- B. Lewaszkiwicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana, Kraków 2005;
- K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008;
- J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z użyciem sił przyrody (art. 152 k.c.); jej znaczenie i ewolucja w perspektywie minionego 70-lecia*, *Kwartalnik Prawa Prywatnego*, z. 3 z 2004;
- P. Majewski, *Wypadki i kolizje drogowe jako czynnik generujący popyt na usługi wynajmu pojazdu zastępczego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, praca zbior. pod red. E. Kowalewskiego, Toruń 2011;
- H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Neuried–München, 2007;
- A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970;
- A. Rembieliński, *Kodeks cywilny z Komentarzem*, tom I, Warszawa 1989;
- A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, [w:] *Obowiązki ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979;
- A. Szpunar, *Zbieg roszczeń odszkodowawczych*, RPEiS 1, 1974;
- A. Szpunar, Glosa do uchwały SN z 12.10.2001 r. (III CZP 57/01), OSP, Nr 5, poz. 61;

A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1988;
W. Warkałto, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972;
A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz–Poznań 2001;
T. Wiśniewski, [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, tom I, Warszawa 1999.

Compensation for a decline in commercial value of a vehicle after repair – summary

Engine vehicles damaged in traffic accidents are usually repaired in order to be restored to the condition in which they were before the accident. Unfortunately, it is not always possible – despite the fact that service stations use the strict repair regime and exercise due care when repairing the car – to fully restore the car's value to the value it had before the accident. If the owner subsequently sells such a car, the lowered sales value is from his point of view a loss within the meaning of Article 361 §2 of the Civil Code.

Is this type of a decline in value always covered by the scope of liability of the person who caused the accident and is liable for it under provisions of the Civil Code (and, consequently, by the scope of his insurer's liability) or maybe it should be not subject to compensation. The article analyses this problem in various contexts: in view of judicial practice, compensation standards shaped in insurance (Polish and foreign) practice and from a doctrinal point of view.

In the conclusions it is emphasised that determining a uniform standard which could apply in this respect is impossible. In other words, a decline in the commercial value of a vehicle which was damaged in an accident and repaired is compensated only in certain situations, and, in addition, the compensation depends on specific circumstances and factors of a given case. Usually, such a standard applies to new cars (or relatively new ones) whose decline in value was significant; as a rule, however, it is the court looking into the injured party's claim, which needs to be well-documented (e.g. by an adjuster or expert), that decides about such reimbursement of a decline in the commercial value.

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.