

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

## Stypizowane sytuacje faktyczne, w których kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu nie jest adekwatna

*W poniższym artykule przedstawiono najczęściej spotykane okoliczności dotyczące roszczeń odszkodowawczych za utratę wartości handlowej pojazdu uszkodzonego w wypadku drogowym.*

*Na wstępie autorzy stwierdzają, że w przypadku odszkodowań za utratę wartości handlowej pojazdu nie istnieją standardy odszkodowawcze. Standardy takie nie są znane polskiemu prawu cywilnemu (szczególnie jego podstawowym zasadom i aksjologii), gdyż powinna mieć tu zastosowanie zasada tak zwanej „indywidualizacji odszkodowania na gruncie prawa cywilnego”.*

*Kolejna część artykułu dotyczy formy odszkodowania, w aspekcie utraty wartości handlowej pojazdu, w przypadkach rozliczenia utraty wartości w oparciu o wycenę (tj. kiedy odszkodowanie jest oparte na kalkulacji kosztów) lub rozliczenia szkody w oparciu o fakturę (tj. kiedy wysokość odszkodowania jest równa kwocie podanej na fakturze wystawionej przez stację napraw). Autorzy stwierdzają, że w przypadku rozliczenia utraty wartości w oparciu o wycenę, utrata wartości handlowej po prostu nie istnieje, w związku z czym jakiegokolwiek roszczenia odszkodowawcze są bezzasadne.*

*Następnie autorzy przedstawiają szereg okoliczności faktycznych (stypizowanych) związanych z nieuzasadnionym żądaniem odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej; chodzi o sytuacje dotyczące: wieku uszkodzonego pojazdu, jego stanu technicznego przed wypadkiem i związane z tak zwanymi „drobnymi uszkodzeniami”, sytuacji kiedy sprawca wypadku nie jest objęty ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej lub nie wywiązał się z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, problemów związanych ze wspólną odpowiedzialnością i udziałem poszkodowanego w uszkodzeniach, do jakich doszło, problemów samochodów zabytkowych itp.*

*Na końcu, powołując się na niektóre decyzje Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) oraz na orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r. (III CZP, 5/11), autorzy wyraźnie podkreślają, że wspomnianych standardów odszkodowawczych nie powinno się ani narzucać ubezpieczycielom, ani argumentować kwestią ochrony konsumentów.*

*W konkluzji autorzy stwierdzają, że wszystkie przypadki odszkodowań za utratę wartości handlowej pojazdu uszkodzonego w wypadku drogowym powinny być traktowane i osądzone indywidualnie.*

## I. Uwagi wprowadzające – krytyka koncepcji *standardu odszkodowawczego*

Problematyka odszkodowania na tle wypadków komunikacyjnych jest ważna – i to zarówno w aspekcie cywilnoprawnym, jak i ubezpieczeniowym – a jej aktualność stale rośnie, wraz z dynamicznym rozwojem motoryzacji. Ma ona także niebagatelne znaczenie w wymiarze ekonomicznym, i to zarówno z punktu widzenia indywidualnych posiadaczy pojazdów, jak również w aspekcie gospodarczego funkcjonowania setek tysięcy przedsiębiorców w obszarze ich aktywności rynkowej, wytwórczej i usługowej. Można zatem bez cienia przesady skonstatować, że problematyka odszkodowań wiążących się z następstwami wypadków komunikacyjnych ma wymiar powszechny, niejako ogólnospołeczny.

Dyskutowana jest przede wszystkim kwestia zakresu odszkodowania należnego poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych; liczba sporów sądowych na tym tle jest znaczna i stale rośnie. Pożądane byłoby, aby obowiązywały w tym zakresie tzw. standardy odszkodowawcze, istotne nie tylko dla praktyki (zwłaszcza ubezpieczeniowej), ale także dla milionów potencjalnych ofiar narażonych na ryzyko masowych szkód komunikacyjnych.

Mówiąc o takich standardach, mamy na uwadze oczywiście wiele problemów bardziej szczegółowych, takich jak np. zasada pełnego odszkodowania i jej ograniczenia, kwestia zakresu i sposobu naprawienia szkody (zwłaszcza w uszkodzonym pojeździe) oraz wiele innych. Jednym z nich jest problem odszkodowania za tzw. ubytek wartości handlowej pojazdu „pokolizyjnego” po jego naprawie. Czy poszkodowanemu przysługuje – obok roszczenia o refundację poniesionych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu – także dodatkowo roszczenie o skompensowanie mu przez odpowiedzialnego cywilnie sprawcę (także jego ubezpieczyciela OC) owego ubytku wartości handlowej? Czy roszczenie takie ma być brane pod uwagę w każdym przypadku (standard), czy też tylko w niektórych sytuacjach i stanach faktycznych? Powyższy problem autorzy artykułu ujęli w formie pytania, czy raczej dylematu: standard odszkodowawczy czy roszczenie *ad casum*?

Dalsze rozważania będą swoistym rozwinięciem powyższej kwestii, a ich celem – w intencji autorów – jest wskazanie złożoności i specyfiki rozlicznych sytuacji faktycznych, powstających w związku z wypadkami komunikacyjnymi. Złożoność i różnorodność, także w aspekcie dogmatycznym, owych sytuacji (nazwanych przez nas „stypizowanymi”) sprawia, że poszukiwanie czy próba sformułowania jakiegoś standardu odszkodowawczego, obowiązującego dla wszystkich „powypadkowych” stanów faktycznych i wszystkich poszkodowanych, wydaje się niemożliwa. Stąd też, opowiadając się za ideą „indywidualizacji odszkodowania cywilnoprawnego”<sup>1</sup>, rozumianą jako każdorazowe uwarunkowanie wysokości i zakresu szkody podlegającej naprawieniu od rozlicznych okoliczności, cech i aspektów towarzyszących konkretnej sytuacji odszkodowawczej, postulujemy, aby – zamiast tworzyć sztywne i sztuczne standardy w zakresie kompensacji ubytku wartości handlowej pojazdów „ponaprawczych” – zmienić aksjologiczny aspekt owego dyskursu i ukierunkować go na petryfikację poglądu, że roszczenia tego rodzaju mogą i powinny być rozważane wyłącznie *ad casum*<sup>2</sup>. **Sama bowiem teza o potrzebie standaryzacji**

---

1. Podzielił ją zresztą SN w uchwale z dnia 17 listopada 2011 r. (III CZP 5/11) w sprawie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego (tekst uchwały wraz z uzasadnieniem dostępny na: [www.rzu.gov.pl](http://www.rzu.gov.pl)).

2. Podobnie jak uczynił to SN w uchwale, o której mowa w przypisie 1.

w omawianej kwestii jest sprzeczna z aksjologią cywilnego prawa odszkodowawczego.<sup>3</sup> Nauka prawa odszkodowawczego kwestię ustalania odszkodowania ujmuje bowiem w sposób zindywidualizowany<sup>4</sup>, odpowiednio do okoliczności konkretnej sytuacji faktycznej i jej uwarunkowań prawnych (np. obowiązek współdziałania poszkodowanego z dłużnikiem w kwestii minimalizacji szkody<sup>5</sup>, zasada *compensatio lucri cum damno*, obowiązek nieprzyczyniania się do powstania szkody czy też zwiększenia jej rozmiarów<sup>6</sup>). Wreszcie podkreślić trzeba, że wspomnianego standardu odszkodowawczego w zakresie ubytku wartości handlowej uszkodzonej rzeczy (nie musi to być przecież wyłącznie pojazd) nie da się wywieść bezpośrednio z zasady pełnego odszkodowania, bowiem nie ma ona w polskim prawie charakteru absolutnego.<sup>7</sup>

## II. Uwarunkowanie roszczenia od sposobu naprawienia szkody w pojeździe – metoda kosztorysowa oraz metoda fakturowa

Uszkodzone w wypadkach komunikacyjnych pojazdy poddawane są z reguły naprawie, co potocznie określa się jako „reparacja”. W terminologii dogmatyki kodeksu cywilnego (art. 363 k.c.) możemy zaś mówić o przywróceniu uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego (przedwypadkowego) jako sposobie naprawienia szkody<sup>8</sup>, oczywiście o ile (*scil.*) sprawca szkody (także jego ubezpieczyciel OC) zobowiązany jest do jej naprawienia, czyli ponosi za taką szkodę odpowiedzialność cywilną.

Poszkodowany może jednak wybrać naprawienie doznanej szkody w innej formie, czyli w postaci odszkodowania pieniężnego ustalonego niejako *ex ante*, w oparciu o odpowiednie wyliczenie i kalkulację kosztów naprawy pojazdu powypadkowego<sup>9</sup>, co w terminologii

3. Zob. też stanowisko autorów niniejszego artykułu odnośnie standardów odszkodowawczych w zakresie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego – E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane stany faktyczne, w których refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest adekwatna*, [w:] E. Kowalewski (red.) *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 105–106 oraz s. 124–125 i powołana tam literatura.
4. Np. poszkodowany musi w każdym wypadku wykazać szkodę oraz udowodnić jej wysokość, nie mówiąc już o wykazaniu innych przesłanek odpowiedzialności sprawcy (np. wina, brak przesłanek egzoneracyjnych, związek przyczynowy pomiędzy zachowaniem sprawcy a zaistniałą szkodą). To z kolei oznacza, że naszemu prawu odszkodowawczemu obca jest formuła „ryczałtów odszkodowawczych” (tzw. *damages caps*).
5. Wynikająca z art. 354 §2 k.c.
6. Zob. art. 362 k.c.
7. Zob. B. Lewaszkiwicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, [w:] *Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar, Warszawa 2005, s. 1069 i nast.; W. Warkałło, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972, s. 121 i nast.; L. Stecki, *Zasada pełnej kompensacji szkody. Zagadnienia wybrane* [w:] J. Błeszyński (red.), J. Rajski (red.), *Rozprawy z prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985, s. 229–245.
8. Tak też: E. Kowalewski, M. Nesterowicz, *Glosa do uchwały SN z dnia 12 października 2001 r. III CZP 57/01*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/2003, s. 69–74; analogicznie rozumie reparację uszkodzonego pojazdu w kontekście sposobu naprawienia szkody SN w uchwale przywołanej w przypisie 1.
9. Por. art. 363 k.c.

ubezpieczeniowej określa się jako „likwidację kosztorysową”. W takim przypadku odszkodowania nie kwantyfikuje się według udokumentowanych kosztów naprawy pojazdu (według tzw. metody fakturowej<sup>10</sup>), co w naturalny sposób przekłada się na brak możliwości precyzyjnego ustalenia wysokości roszczenia dodatkowego w postaci odszkodowania za utratę wartości handlowej pojazdu. Co więcej, poszkodowany może nie być zainteresowany naprawą uszkodzonego pojazdu, a nawet w ogóle (np. w przypadku szkody bagatelnej) może takiej naprawy nie dokonywać. Poprzez wybór wskazanego sposobu kompensacji szkody w pojeździe poszkodowany niejako manifestuje, że nie odczuwa negatywnych skutków uszkodzenia pojazdu w zakresie jego wartości handlowej.<sup>11</sup> Skoro więc potencjalna utrata wartości handlowej jest dla poszkodowanego irrelevantna, to trudno mówić tu o potrzebie kompensacji.

Wydaje się oczywiste, że w obu przypadkach, czyli w aspekcie wybranego przez poszkodowanego sposobu naprawienia szkody w pojeździe<sup>12</sup>, dogmatyczne podejście do problemu, czy w zakres należnego odszkodowania wchodzi tzw. ubytek handlowy wartości naprawionego pojazdu, musi być z natury rzeczy odmienne. Przy kalkulacji kosztorysowej rzeczywiście poniesione (także udowodnione) koszty naprawy schodzą niejako na dalszy plan. Innymi słowy, nie one będą wyznaczać wysokość odszkodowania; wyznacznikiem jego wysokości będzie odpowiednia kalkulacja kosztorysowa, przy założeniu, że jest ona odpowiednia i rzetelna.

Reasumując przytoczone uwagi, należałoby – stosując pewne uproszczenie – sformułować tezę postulatywną, że roszczenie poszkodowanego o kompensację ubytku wartości handlowej pojazdu po naprawie, rozumiane jako swoiste roszczenie komplementarne (uzupełniające w stosunku do poniesionych kosztów naprawy pojazdu) rozpatrywane może być tylko przy tzw. fakturowej metodzie rozliczenia kosztów naprawy. Oczywiście, byłoby ono warunkowe w tym sensie, że wchodziłoby w grę tylko wtedy, gdy technologicznie właściwy proces naprawy „nie zdołał” przywrócić pełnej wartości handlowej pojazdu sprzed wypadku.

Pogląd odmienny, spotykany raczej sporadycznie, uznający zasadność i dopuszczalność takiego roszczenia także w przypadku „czysto” pieniężnego sposobu naprawienia szkody (metoda kosztorysowa), który to sposób, *nota bene*, wybiera – co do zasady – sam poszkodowany (*vide* art. 363 k.c.), wydaje się nie do zaakceptowania. Powody są pryncypialne. Takie postawienie sprawy na gruncie dogmatyki prawa odszkodowawczego musiałoby apriorycznie zakładać, że żadna naprawa pojazdu (nawet przy zastosowaniu najnowszych technologii) nie

---

10. Gdzie poniesione koszty naprawy uszkodzonego pojazdu ubezpieczyciel zwraca bezpośrednio poszkodowanemu w oparciu o przedłożone przez niego faktury, rachunki itp., bądź gdzie ubezpieczyciel przekazuje odszkodowanie bezpośrednio zakładowi naprawczemu (jako *de facto* wynagrodzenie za usługę naprawy) np. na podstawie stosownego upoważnienia do żądania zapłaty od ubezpieczyciela, udzielonego zakładowi naprawczemu przez poszkodowanego.

11. Zob. też analogiczne stanowisko przy kosztorysowej metodzie likwidacji szkody w zakresie refundacji kosztów najmu pojazdu – M.P. Ziemiak, *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji i urzędów w kwestii uprawnień poszkodowanego do najmu pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski, *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 192.

12. W rzeczywistości współczesna doktryna prawa odszkodowawczego odchodzi od dychotomicznego podziału sposobu naprawienia szkody (*restitutio in integrum* i odszkodowanie pieniężne), wyodrębniając tzw. reparację jako trzeci sposób – szeroko na ten temat zob. L. Stecki, *op.cit.*, s. 231.

jest nigdy w stanie przywrócić jego pełnej wartości. Na płaszczyźnie filozofii bytu (ontologii) oznaczałoby to nawiązanie do fatalistycznych koncepcji predestynacji, hołdującej „metafizycznej” tezie o bezsilności człowieka współczesnego, stojącego bezradnie w obliczu jakiejś aksjologicznej niedoskonałości świata i to pomimo posługiwania się przecież najnowszymi zdobyczami nauki i techniki oraz wyrafinowanymi wytworami i instrumentami współczesnej technologii. Krótko mówiąc, obrona poglądu, że każda naprawa pojazdu musi zawsze powodować obniżenie jego wartości (także handlowej), jest tezą raczej demagogiczną, deprecjonującą cywilizacyjne i technologiczne możliwości współczesnych społeczeństw. Nadto filozofia głosząca „nienaprawialność” rzeczy (przedmiotów, maszyn, urządzeń, samochodów itp.) brzmi cokolwiek kuriozalnie, afirmując swoisty defetyzm technologiczny, który cechował – być może – cywilizacje prymitywne, funkcjonujące w kręgu *sui generis* „bezbronności” wobec wyzwań świata zewnętrznego.

Z tego co zostało powiedziane należałoby wywieść, że ustalone *a priori* koszty przywrócenia danej rzeczy (w tym przypadku – samochodu) do stanu poprzedniego powinny zakładać rzeczywiste i pełne przywrócenie naprawianego pojazdu do stanu poprzedniego, także w aspekcie jego wartości handlowej. **W konsekwencji, przy tzw. kosztorysowej metodzie ustalania odszkodowania – naszym zdaniem – roszczenie o refundację ubytku wartości handlowej nie powinno w ogóle wchodzić w grę**

Zatem ewentualne odszkodowanie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie powinno być rozważane jedynie przy ustalaniu rozmiaru szkody w pojeździe według kosztów naprawy (metoda fakturowa). Stanowczo jednak twierdzimy, że także i przy tym sposobie ustalenia wysokości odszkodowania roszczenie z tytułu ubytku wartości handlowej nie może być traktowane jako standard. *A rebours*, powinno ograniczyć się wyłącznie do takich sytuacji i stanów faktycznych, w których – pomimo pełnej i technologicznie nienagannej reparacji – wartość handlowa naprawionego pojazdu będzie rzeczywiście i realnie niższa aniżeli wartość, jaką dany pojazd prezentowałby, gdyby nie uległ wypadkowi, a więc przy założeniu, że proces naprawy był należyty (staranny).

W dalszej części rozważań przedstawione zostaną pewne stypizowane sytuacje faktyczne, w których roszczenie o refundację ubytku wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie nie będzie adekwatne, bądź będzie co najmniej wątpliwe. W rozważaniach tych – z powodów wyłożonych wcześniej – nie zajmujemy się metodą kosztorysową (jako czysto pieniężnym sposobem naprawienia szkody, ustalonej w oderwaniu od poniesionych przez poszkodowanego rzeczywistych kosztów naprawy pojazdu powypadkowego).

### **III. Stypizowane sytuacje faktyczne, w których kompensacja ubytku wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie nie jest adekwatna albo budzi wątpliwości**

Na samym wstępie zauważyć należy, że mnogość okoliczności, cech i aspektów towarzyszących konkretnej sytuacji odszkodowawczej uniemożliwia – co jest oczywiste – sformułowanie zamkniętego katalogu sytuacji, w których należałoby odmówić zasadności roszczeniu o odszkodowanie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie. Niemniej

możliwe jest przytoczenie co najmniej piętnastu przykładów, w których można mieć istotne wątpliwości w omawianym zakresie.

## 1. Pojazd poddany naprawie należy do kategorii pojazdów wieloletnich

Rzeczą naturalną jest, że z wiekiem (tj. z upływem okresu eksploatacji) samochody tracą swoją pierwotną wartość handlową, co zresztą bardzo dobrze widoczne jest także w praktyce ubezpieczeniowej.<sup>13</sup> Czym innym jest kompensowanie ubytku wartości handlowej w przypadku pojazdów nowych bądź względnie nowych, a czym innym próba uzyskania takiej kompensacji w przypadku pojazdu, którego wiek przekracza np. 10 lat. Chodzi tu oczywiście o obiektywnie postrzeganą utratę wartości handlowej, która z biegiem czasu maleje. Uszkodzenie pojazdu nowego bądź relatywnie nowego wiąże się dla jego posiadacza z większymi konsekwencjami niż dla posiadacza pojazdu używanego od wielu lat. Swoistą „niepisaną regułą” jest zmiana pojazdu – tzw. „wymiana na nowy lub nowszy model” – po 2–3 latach użytkowania pojazdu (zakupionego jako nowy lub względnie nowy). Uszkodzenie pojazdu znajdującego się w takim „przedziale wiekowym” może powodować znaczny spadek jego wartości, z pewnością o wiele bardziej odczuwalny niż w przypadku pojazdu 10-letniego, który i tak poddawany był prawdopodobnie wielu naprawom (a więc gdzie potencjalna utrata wartości handlowej byłaby minimalna). Oczywiście pewnym problemem może być tu precyzyjne określenie, co dokładnie oznacza pojazd nowy bądź względnie (relatywnie) nowy. W części krajów członkowskich UE przyjmuje się tu wiek 1–2 lata (np. w Niemczech jest to okres półtorarocznego użytkowania pojazdu liczonego od momentu jego zakupu)<sup>14</sup>. Pomocnym może być tu też odwołanie się do praktyki ubezpieczeniowej w ramach ubezpieczeń autocasco, gdzie większość ubezpieczycieli albo wyłącza spod zakresu takich ubezpieczeń auta starsze niż 10 lat, albo żąda za ich ubezpieczenie dodatkowej składki.

## 2. Poddany naprawie pojazd był już pojazdem „powypadkowym”

W realiach coraz bardziej zatłoczonych polskich dróg i ulic, wielokrotne naprawy pojazdów na skutek kolizji czy wypadków drogowych są rzeczą dość częstą. Nie trudno jest więc wyobrazić sobie sytuację, w której posiadacz pojazdu (uszkodzonego więcej niż jeden raz) domaga się – po kolejnej już naprawie (trzeciej, czwartej, piątej itd.) – odszkodowania za utratę wartości handlowej takiego pojazdu (szczególnie jeżeli uszkodzeniu uległy te części czy elementy pojazdu, które

---

13. Np. w ramach ubezpieczenia autocasco, mimo ustalenia przez strony umowy ubezpieczenia wartości pojazdu na dzień zawierania umowy, utrata wartości handlowej jest zazwyczaj brana pod uwagę przez ubezpieczyciela przy ustalaniu wysokości odszkodowania – stąd jeżeli np. 3-letni pojazd ubezpieczony został na kwotę 30 000 zł w roku 2010, a następnie został skradziony rok później (2011), to zazwyczaj regułą jest, że ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie w wysokości uwzględniającej utratę wartości handlowej (np. w kwocie 24 000 zł), ustalonej w oparciu np. o notowania rynkowe danego modelu pojazdu czy systemy takie jak np. Info-Expert (co do dopuszczalności takiej praktyki w ramach ubezpieczenia AC zob. m.in. wyrok SN z dnia 9 października 2003 r., V CK 277/02).

14. Zob. E. Kowalewski, *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu po naprawie*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 3/2011, s. 25–38.

naprawiane były w ramach „poprzedniej” reperacji). Ustalenie standardu odszkodowawczego, zgodnie z którym każdorazowe uszkodzenie pojazdu aktualizuje roszczenie o odszkodowanie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu, mogłoby prowadzić do sytuacji stricte patologicznych. Poszkodowany, zgłaszając takie roszczenia do odpowiedzialnego cywilnie sprawcy (także jego ubezpieczyciela OC), mógłby w krótkim czasie uzyskać odszkodowania, których wysokość dorównywałaby lub nawet przekraczała wartość pojazdu. W rezultacie, możliwość nieograniczonego zgłaszania omawianego roszczenia mogłaby skutkować eskalacją zachowań o charakterze fraudulentnym, a więc przyczynić się do wzrostu przestępczości ubezpieczeniowej w tym zakresie.

### 3. Przypadek tzw. szkód bagatelnych

Chodzi tu przede wszystkim o wspomniane już wcześniej szkody bagatelne (np. niewielkie rysy, wgniecenia w powłoce nadwozia itp.) albo uszkodzenia tych elementów pojazdu, których wymiana *ipso facto* nie generuje ubytku wartości handlowej (np. wymiana uszkodzonego lusterka czy listwy bocznej drzwi pojazdu). W omawianym przypadku zwrócić uwagę należy przede wszystkim na koszty ustalenia potencjalnego ubytku wartości handlowej, szczególnie jeżeli poszkodowany nie zgodzi się z propozycją odszkodowania ustaloną przez ubezpieczyciela. Ewentualnych dalszych ustaleń w sporze między ubezpieczycielem a poszkodowanym dokonywać będzie rzeczoznawca samochodowy, działający z inicjatywy poszkodowanego. Oczywiście poszkodowany domagać się będzie od ubezpieczyciela zwrotu kosztów zatrudnienia rzeczoznawcy. Czy jednak zasadnym jest powoływanie rzeczoznawcy (czy biegłego sądowego w przypadku sporu sądowego) w celu wykazania znikomego czy minimalnego ubytku wartości handlowej, w sytuacji gdy koszty udziału rzeczoznawcy (biegłego) będą przekraczać kwotę takiego ubytku? Przykładowo, badanie przeprowadzone przez biegłego wykaże wartość ubytku w kwocie 250 zł, przy kosztach pracy rzeczoznawcy (biegłego) wartych 500–1000 zł. Po raz kolejny można zadać pytanie, czy ekonomicznie zasadne i spójne z aksjologią prawa odszkodowawczego jest „tolerowanie” sytuacji, w których koszty ustalenia wysokości odszkodowania przekraczają jego nominalną wartość?

### 4. Sprawca wypadku komunikacyjnego nie podlega obowiązkowi ubezpieczenia OC<sup>15</sup>

Truizmem jest stwierdzenie, że krąg podmiotów, które mogą potencjalnie ponosić cywilną odpowiedzialność za szkody wynikłe z wypadków komunikacyjnych oraz krąg posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy mają ustawowy obowiązek zawarcia ubezpieczenia OC za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez nich pojazdu, nie musi się w praktyce pokrywać. Co więcej, w rzeczywistości nigdy się nie pokrywa, albowiem wypadki komunikacyjne powodują nie tylko posiadacze pojazdów mechanicznych, ale także – i to bynajmniej nie sporadycznie – inne osoby czy podmioty. Wystarczy wskazać na rowerzystów, pieszych, rolników „prowadzących” pojazdy niepodlegające rejestracji (np. zaprzęgi konne), przedsiębiorców

15. Podobnie owa sytuacja wygląda przy rozpatrywaniu uprawnień do kompensacji kosztów najmu pojazdu zastępczego – zob. E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane stany faktyczne...*, op.cit., s. 106–108.

i instytucje odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury drogowej (odpowiedzialni za przystawki dziury i wyłomy na powierzchni dróg), a nawet na opiekunów dzieci, które mogą być sprawcami różnego rodzaju zdarzeń na drogach (np. rodzice czy nauczyciele)<sup>16</sup>. Wreszcie nie należy zapominać o częstych w naszych warunkach wypadkach drogowych powodowanych przez zwierzęta (zarówno żyjące w stanie wolnym, jak i hodowlane)<sup>17</sup>. Jeżeli takie osoby czy podmioty, niepodlegające przecież *ex lege* obowiązkowemu ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (zob. art. 23–24 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>18</sup>), ponosić będą odpowiedzialność cywilną za spowodowanie wypadku komunikacyjnego, w którego wyniku poszkodowanemu zniszczony lub uszkodzony zostanie pojazd mechaniczny, to upieranie się przy standardowej regule, że w każdej takiej sytuacji poszkodowany ma bezwzględne prawo żądania refundacji ubytku wartości handlowej pojazdu i to „kosztem” osoby odpowiedzialnej (np. pieszego, który nie pracuje i nie posiada majątku), graniczy z absurdem; często bowiem takie koszty (skoro nie zapłaci za nie żaden ubezpieczyciel) będą niemożliwe do wyegzekwowania.

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

## 5. Sprawca wypadku nie zawarł wymaganego ubezpieczenia OC<sup>19</sup>

Nie wszyscy posiadacze pojazdów mechanicznych spełniają ustawowy obowiązek zawarcia (także posiadania) wymaganego ubezpieczenia OC. Dostępne statystyki w tym zakresie (zwłaszcza ujawniane przez UFG)<sup>20</sup> dowodzą, że sytuacje takie nie są w Polsce bynajmniej odosobnione czy sporadyczne – wynika z nich, że w skali rocznej liczba takich przypadków osiąga rząd kilkuset tysięcy. Dla przykładu, UFG szacuje, że w samym tylko roku 2010 po polskich drogach poruszało się ok. 200 tysięcy pojazdów, których posiadacze nie dopełnili ustawowego obowiązku zawarcia ubezpieczenia OC. Zatem realna możliwość, że poszkodowany w wypadku komunikacyjnym (w którym zniszczono lub uszkodzono jego własny pojazd) natknie się na takiego nieubezpieczonego posiadacza innego pojazdu, będącego sprawcą wypadku, jest obciążona wcale niemałym stopniem prawdopodobieństwa.

Z jednej strony, na skutek szczególnych rozwiązań zawartych w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, odpowiedzialność za skutki takiego wypadku obciąża UFG, z drugiej natomiast nie jest już takie oczywiste, czy zakres odpowiedzialności UFG w opisanej sytuacji

---

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

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

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

19. Por. E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane stany faktyczne...*, op.cit., s. 108–109.

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



powinien iść tak daleko, aby pokrywany były rutynowo i standardowo ze środków tego Funduszu ubytek wartości handlowej uszkodzonego pojazdu, skoro oczywiste jest, że środki finansowe UFG tworzone są z „wpłat” dokonywanych przez ubezpieczycieli, prowadzących komunikacyjne ubezpieczenia OC<sup>21</sup>. Jest jednak pewne, że wypłaty odszkodowań z omawianego tytułu obciążające UFG ulegną zwiększeniu, co wymagać będzie zapewne znaczącego zwiększenia wpłat na ten Fundusz ze strony ubezpieczycieli. To zaś – co również jest pewne – spowoduje, że ubezpieczyciele „odbiją” sobie wzrost kosztów ubezpieczenia w postaci zwiększonych składek. Krótko mówiąc, zapłacą za to wszyscy posiadacze pojazdów zobowiązani do zawarcia ubezpieczenia OC (na dzień dzisiejszy to właściciele ok. 15 milionów pojazdów). Co gorsza, zdecydowana większość ubezpieczonych posiadaczy nie powoduje wypadków komunikacyjnych i nie uszkadza ani nie niszczy innym posiadaczom ich pojazdów (!).

Trzeba też pamiętać, że w określonych sytuacjach, w których istnieje odpowiedzialność subsydiarna UFG, Fundusz ten jest ustawowo zwolniony z kompensacji niektórych szkód, za które ponosi cywilną odpowiedzialność sprawca wypadku (nieubezpieczony). Jeżeli bowiem poszkodowany może zaspokoić swoje roszczenia odszkodowawcze na podstawie umowy ubezpieczenia dobrowolnego (np. AC czy ASSISTANCE), Fundusz nie ma obowiązku zaspokajania takiej szkody (art. 106 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych)<sup>22</sup>. W konsekwencji, wielu poszkodowanych, którzy posiadają ubezpieczenie AC (z opcją ochrony za ubytek wartości handlowej), nie będzie mogło otrzymać refundacji takiego ubytku wartości od UFG, czyli z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Co gorsza, ubezpieczyciel, który zrefundował taki ubytek z tytułu ubezpieczenia AC (o ile opcja taka została zastrzeżona w umowie ubezpieczenia), pozbawiony jest *ex lege* możliwości regresowania tych kosztów od UFG (art. 106 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

## 6. Uszkodzony w wypadku pojazd należy do kategorii pojazdów nietypowych

Uszkodzone w następstwie wypadku komunikacyjnego pojazdy – co jest oczywiste – to nie tylko pojazdy samochodowe, tzw. auta. Nikt nie zaprzeczy, że sprawca wypadku drogowego może spowodować zniszczenie lub uszkodzenie całego wachlarza typów, rodzajów, kategorii i odmian bardzo różnych pojazdów czy wehikułów. Przykładowo wymienić można pojazdy rolnicze (w tym zaprzęgi konne), rowery, quady, wózki widłowe, maszyny budowlane na podwoziach samochodowych, pojazdy szynowe (tramwaje, lokomotywy, wagony), a nawet samoloty, zwłaszcza gdy poruszają się po płycie lotniska, gdzie uszkodzone zostać mogą przez samochody obsługi lotniska np. w czasie manewrów *follow me*<sup>23</sup>.

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

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

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

Czy zasada rutynowego i każdorazowego obarczania odpowiedzialnego cywilnie sprawcy (choćby nawet objętego ubezpieczeniem OC) obowiązkiem refundacji poszkodowanemu tzw. ubytku wartości handlowej powinna obowiązywać w każdym wypadku? Już samo postawienie takiego pytania brzmi więcej niż kuriozalnie, nie mówiąc już o tym, że taka „reguła odszkodowawcza” może nie być w ogóle wykonalna. Kodeksowe przepisy o odpowiedzialności za szkodę (art. 415, 435, 436 itd.) oraz przepisy dotyczące sposobu naprawienia szkody (art. 363) czy dotyczące rozmiarów i zakresu należnego poszkodowanemu odszkodowania (art. 361–362) nie różnicują normatywnie „sytuacji odszkodowawczych” w zależności od kazuistycznej specyfikacji czy typizacji składników majątkowych, które zostały zniszczone lub uszkodzone. Krótko mówiąc – w zakresie należnego poszkodowanemu odszkodowania ogólna reguła odszkodowawcza nie jest i nie powinna być uzależniona od rodzajów składnika majątkowego, który został uszkodzony lub zniszczony. To, czy chodziło o samochód, czy np. przysłowiowy wóz konny rolnika jest z tego punktu widzenia bez znaczenia.

Reasumując, zwolennicy tzw. standardowego kompensowania poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych ubytku wartości handlowej pojazdu – odnoszący ten standard tylko do samochodów – rozmijają się z fundamentalnymi zasadami kodeksu cywilnego w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej, nie wspominając już o tym, że tak ujęta teza jest mało poważna i niemożliwa do obrony w kategoriach logiki, o kodeksowej dogmatyce stosunków odszkodowawczych nie wspominając.

## 7. Przypadek pojazdu zabytkowego

Oczywiste jest, że w przypadku pojazdów zabytkowych zagadnienie ubytku wartości handlowej po ich „powypadkowej” reparacji nabiera specyficznego znaczenia. Wynika to z faktu, że kryterium ich wartości handlowej jest irrelevantne, albowiem nie są one dobrami przeznaczonymi do komercyjnego obrotu (*res extra commercium*). Miarodajna jest natomiast ich wartość zabytkowa lub kolekcjonerska i to w dodatku subiektywnie uwarunkowana gustami konkretnych właścicieli.<sup>24</sup> Nawiasem mówiąc, ewentualna wycena ubytku ich wartości handlowej nie może być w ogóle ustalona przez ekspertów do spraw motoryzacji. Za miarodajne mogłyby zostać uznane co najwyżej wyceny konserwatorów zabytków, znawców sztuki czy wyceny dokonywane przez antykwariuszy.

## 8. Naprawiany pojazd nie będzie w przyszłości przeznaczony do sprzedaży

We wcześniejszej części niniejszego artykułu była już mowa o sytuacji, w której wybór poszkodowanego odnośnie sposobu naprawienia szkody wpływa bezpośrednio na powstanie bądź aktualizację roszczenia o odszkodowanie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu. Dla

---

24. Tzw. *pretium affectionis* – zob. więcej W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, oprac. A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, Warszawa 2004, s. 104–105. W prawie polskim tak rozumiana „wartość upodobania” nie jest miarodajna dla ustalenia odszkodowania, zob. L. Stecki, *op.cit.*, s. 242 oraz szerzej A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998, s. 62–63.

przykładu, jeżeli poszkodowany decyduje się dalej korzystać z pojazdu mimo jego naprawy, a po okresie eksploatacji pojazd taki zutilizować (np. oddać go na złomowisko zwane potocznie szrotem albo wyrejestrować i sprzedać „na części”), to po jego stronie nie powstaje roszczenie o kompensację ubytku wartości handlowej, gdyż dla poszkodowanego ubytek ten jest irrelevantny (nie stanowi dla niego szkody). Sytuacja taka będzie najczęściej spotykana w przypadku tzw. posiadaczy flotowych (np. przedsiębiorców przewozowych).

Wydaje się, że w podobnej sytuacji będą np. przedsiębiorcy, którzy użytkują dany pojazd w różnych celach gospodarczych (np. dźwigi samochodowe, ciągniki ze specjalistycznym osprzętem, spychacze itp.). Pojazdy takie (są to często tzw. pojazdy podlegające rejestracji) z reguły nie są sprzedawane na rynku wtórnym, lecz są eksploatowane aż do ich „zerowej” (całkowitej) amortyzacji. Fakt naprawy takiego pojazdu nie będzie miał żadnego (albo prawie żadnego) znaczenia w aspekcie ubytku jego wartości handlowej.

## 9. Właściciel uszkodzonego pojazdu nie będzie go eksploatował

Można sobie wyobrazić takie sytuacje, jak np. śmierć posiadacza pojazdu (lub jego kalectwo uniemożliwiające dalsze korzystanie z pojazdu), co może oznaczać niezgłoszenie roszczenia o kompensację ubytku wartości handlowej pojazdu. W przypadku śmierci posiadacza można ewentualnie zastanawiać się, czy roszczenie takie przechodzi na jego spadkobierców, pod warunkiem oczywiście, że sam pojazd stanowiłby element masy spadkowej po zmarłym w wypadku posiadacza pojazdu.

## 10. Ubytek wartości handlowej pojazdu jako skutek oczywiście wadliwej lub niestarannej naprawy

W stanie faktycznym wskazanym powyżej poszkodowanemu przysługiwać powinny nie tyle roszczenia do odpowiedzialnego cywilnie sprawcy (jego ubezpieczyciela OC), ale przede wszystkim roszczenia do warsztatu naprawczego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania<sup>25</sup>, tj. umowy zawartej przez poszkodowanego z warsztatem, której przedmiotem była reperacja uszkodzonego pojazdu. W takim przypadku należy więc ustalić, czy postępowanie warsztatu naprawczego zgodne było z wzorcem należytej staranności (art. 355 k.c.). Przepis ten wyraźnie kładzie akcent na rodzaj stosunków, przez co należy rozumieć rodzaj przedsięwziętej aktywności. Wyższa miara staranności będzie wymagana przy wszelkich czynnościach wymagających znajomości zasad sztuki lub umiejętności, a więc bezsprzecznie i przy świadczeniu usług związanych z naprawą pojazdów. W konsekwencji dłużnik (warsztat) wykonujący zobowiązanie musi uwzględnić m.in. charakter spełnianego świadczenia, zawodowy sposób działania i – jeżeli w konkretnych okolicznościach wymagana jest wyższa miara staranności i przezorności – winien ją zachować<sup>26</sup> (np. stosować określoną przez producenta procedurę naprawy, określone części, podzespoły, komponenty itp.). Staranność „profesjonalna” obejmuje takie powinności, które pozostają w związku z zawodowym charakterem działalności gospodarczej i przez to wyznaczają uzasadnione oczekiwania

25. Por. A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 83–84.

26. Orzekł tak SN w wyroku z dnia 21 września 2007 r., V CSK 178/07.

kontrahenta<sup>27</sup>, jakimi (w przypadku naprawy pojazdu) są przede wszystkim szybka, kompleksowa i należyta naprawa pojazdu poprzez pełne przywrócenie go do stanu sprzed wypadku.

W omawianej sytuacji można byłoby ewentualnie dopuścić tzw. przypadkową solidarność dłużników (*in solidum*). Poszkodowany mógłby dochodzić odszkodowania z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu od odpowiedzialnego cywilnie sprawcy (także jego ubezpieczyciela OC) albo od warsztatu naprawczego. Pierwszy z zobowiązanych odpowiadałby *ex delicto*, drugi zaś *ex contractu*.

## 11. Koszty naprawy przekraczają tzw. wartość czasową pojazdu

W przypadku tzw. szkody całkowitej rozważanej na tle ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego, ubezpieczyciel wypłaca poszkodowanemu odszkodowanie pieniężne w wysokości różnicy pomiędzy wartością wraku (pozostałości powypadkowych) a wartością pojazdu przed wypadkiem. Dochodzi więc do sytuacji, w której naprawa pojazdu jest po prostu nieopłacalna, stąd korzystniejsze dla poszkodowanego jest pozbycie się wraku np. poprzez jego sprzedaż (często zresztą przy pomocy ubezpieczyciela). Trudno jest więc rozpatrywać w takim przypadku jakiegokolwiek dodatkowe roszczenie z tytułu ubytku wartości handlowej takiego „skasowanego” pojazdu.

## 12. Wzrost wartości technicznej lub eksploatacyjnej pojazdu po naprawie

Wzrost wartości pojazdu na skutek naprawy może mieć miejsce, kiedy zniszczone lub uszkodzone na skutek wypadku części, podzespoły czy elementy zostały zastąpione ich nowymi bądź nowszymi odpowiednikami (np. w 5-letnim samochodzie wymieniona została na nowszą bądź lepszą cała jednostka napędowa albo jej kluczowe elementy). W takim przypadku możemy mówić o podwójnym skutku wypadku komunikacyjnego, powodującego po stronie poszkodowanego z jednej strony uszczerbek (uszkodzenie pojazdu), a z drugiej strony określoną korzyść (wzrost wartości). Ewentualne roszczenia poszkodowanego powinny być więc rozpatrywane z uwzględnieniem zasady *compensatio lucri cum damno*. Jeżeli wzrost wartości będzie większy od potencjalnego ubytku, to w takim razie roszczenie o odszkodowanie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu nie wchodziłoby w rachubę.

## 13. Zderzenie pojazdów, gdy posiadacze ponoszą wzajemną „współodpowiedzialność”

Jeżeli założyć, że współwina posiadaczy wynosi 50 proc. (a odpowiedzialność za szkodę w tym przypadku jest oparta o zasady ogólne – art. 436 §2 k.c.), to – o ile po naprawie oba pojazdy stracą na wartości – danemu posiadaczowi przysługiwałoby odszkodowanie jedynie w wysokości 50 proc. tego ubytku<sup>28</sup>. Jednocześnie byłby on cywilnie odpowiedzialny (w tym samym stopniu) za ubytek wartości handlowej drugiego pojazdu. Gdyby założyć, że obaj posiadacze

---

27. Por. uchwała SN z 18 grudnia 1990 r., III CZP 67/90.

28. Zob. analogiczne stanowisko autorów niniejszego artykułu w zakresie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego – E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane stany faktyczne...*, op.cit., s. 111–112.

nie są objęci ubezpieczeniem obowiązkowym OC, ich wzajemna odpowiedzialność za ten ubytek uległaby „zniesieniu”. Sytuacja niewiele się zmieni, gdy – wobec braku ubezpieczenia – odpowiedzialność w opisanym przypadku ponosić będzie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG)<sup>29</sup>, ponieważ wypłacane przez UFG odszkodowanie będzie dochodzone zwrotnie od odpowiedzialnego (a nieubezpieczonego) sprawcy szkody (regres szczególnie UFG). Co prawda poszkodowani dochodzący roszczeń od ubezpieczyciela (w trybie *actio directa*) otrzymują od ubezpieczycieli (poszczególnych współodpowiedzialnych sprawców) częściową refundację – lecz wobec możliwego regresu zwrotnego (np. przy winie umyślnej) – końcowy efekt będzie taki sam, jak gdyby nie byli ubezpieczeni.

#### 14. Ubytek wartości handlowej pojazdu stwierdzony w następstwie koluzji<sup>30</sup>

Zgłaszane do zakładów ubezpieczeń roszczenia nie zawsze są „uczciwe”. Częstym przypadkiem, stanowiącym plagę na rynku usług ubezpieczeniowych, jest tzw. koluzja ubezpieczeniowa. Polega ona na tym, że ubezpieczający – działając fraudulentnie i w zмовie z drugą stroną umowy lub osobą trzecią – zmierza do uzyskania odszkodowania, które mu się nie należy. W kwestii stwierdzenia ubytku wartości handlowej „ponaprawczych” pojazdów (o czym w praktyce decyduje rzeczoznawca) nietrudno sobie wyobrazić praktyki typu koluzyjnego, w szczególności w oparciu o zмовę pomiędzy poszkodowanym a określonym rzeczoznawcą. Tak ustalony ubytek wartości handlowej pojazdu, pomijając aspekt prawno-karny takich działań poszkodowanego, nie może być oczywiście uzasadnieniem dla domagania się przez niego stosownej kompensacji od zakładu ubezpieczeń. Uzyskane tą drogą odszkodowanie należałoby nadto uznać za świadczenie niegodziwe (*conditio ob turpem vel iniustam causam*)<sup>31</sup>.

#### 15. Subiektywnie odczuwany ubytek wartości handlowej pojazdu oraz przypadek kwerulanctwa posiadacza

Na koniec należałoby wskazać na sytuację, kiedy poszkodowany zgłasza roszczenie o odszkodowanie z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu mimo braku ustalenia takiego uszczerbku w sposób obiektywny i nienastręczający wątpliwości (np. przez rzeczoznawcę samochodowego). Jest oczywiste, że wyłącznie subiektywne odczucia poszkodowanego (które można określić mianem „szkody urojonej”), nieznajdujące uzasadnienia w obiektywnym stanie rzeczy, nie mogą być podstawą do formułowania roszczeń w omawianym zakresie. Tym niemniej nie można zapominać, że w rzeczywistości tzw. kwerulanctwo poszkodowanych w omawianym obszarze szkód komunikacyjnych występuje. Wynika to choćby z przysłowiowej predylekcji Polaków do notorycznego procesowania się w sprawach błahych (kwerulanctwo).

29. Zob. art. 98 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (Dz. U. Nr 124, Poz. 1152 ze zm.).

30. Z ang. „*Dishonest, secret or fraudulent agreement between litigating parties*”, The New Lexicon Webster’s Encyclopedic Dictionary, New York 1998, s. 193.

31. Zob. art. 412 k.c.

## IV. Odrzucenie frazeologii konsumenckiej

Ostatnim aspektem, jaki należy poruszyć w ramach analizowanej problematyki odszkodowania z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu powypadkowego, jest podnoszona przez część urzędów i instytucji (np. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów) konieczność ochrony interesów poszkodowanego uznawanego – niesłusznie – za konsumenta. Inaczej mówiąc, swoisty standard odszkodowawczy w tym zakresie miałby wynikać nie z pryncypiów ogólnego prawa odszkodowawczego, lecz z aksjologii szeroko pojętego prawa konsumenckiego. Służyć temu mają przede wszystkim wskazane próby nadania osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych, zgłaszającym swoje roszczenia odszkodowawcze do ubezpieczyciela OC sprawcy (*actio directa*), statusu konsumenta (art. 22<sup>1</sup> k.c.), co z kolei umożliwiłoby podejmowanie względem ubezpieczycieli działań przewidzianych w ustawie z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów<sup>32</sup> w celu „wymuszenia” wspomnianego standardu odszkodowawczego<sup>33</sup>. Takie podejście do omawianego problemu jest błędne a jednocześnie alarmujące. Należy przede wszystkim zwrócić uwagę na dwie rzeczy. Po pierwsze, Sąd Najwyższy we wspomnianej już uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 17 listopada 2011 r. podjętej w sprawie III CZP 5/11, stwierdził, że osoba poszkodowana przez ubezpieczonego (sprawcę szkody) nie może być uznana za konsumenta usługi ubezpieczeniowej<sup>34</sup> w rozumieniu art. 22<sup>1</sup> k.c., co pokrywa się z krytycznymi uwagami doktryny w tym zakresie<sup>35</sup>. Po drugie, dyspozycja **art. 361 k.c. nie ulega modyfikacji z tej przyczyny, że strona poszkodowana jest, bądź też nie jest, konsumentem lub przedsiębiorcą**<sup>36</sup>. Inaczej mówiąc, dla kompensacji szkody w ramach odpowiedzialności *ex delicto*, przypisanie poszkodowanemu statusu konsumenta nie wpływa na jego „sytuację odszkodowawczą”, a więc jest normatywnie irrelewantne (nie tworzy żadnego standardu odszkodowawczego). W konkluzji należałoby stanowczo odrzucić wszelkie próby powoływania się na frazeologię konsumencką w zakresie odszkodowania z tytułu ubytku wartości handlowej pojazdu powypadkowego.<sup>37</sup>

---

32. Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.; w szczególności chodzi tu o możliwość uznawania „decyzji” ubezpieczycieli w zakresie kompensacji ubytku wartości handlowej pojazdu powypadkowego za praktykę naruszającą zbiorowe interesy konsumentów (por. art. 24 ustawy).

33. Tak jak ma to miejsce w przypadku refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego – zob. m.in. decyzję UOKiK z dnia 18 listopada 2011 r. nr RPZ 30/2011; decyzja dostępna na: [www.uokik.gov.pl](http://www.uokik.gov.pl).

34. Zob. s. 6 uzasadnienia uchwały; uzasadnienie dostępne na: [www.rzu.gov.pl](http://www.rzu.gov.pl).

35. Zamiast wielu zob. szeroko na ten temat E. Bagińska, E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Poszkodowany w wypadku komunikacyjnym a pojęcie konsumenta z art. 22<sup>1</sup> kodeksu cywilnego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 2/2012 (w chwili złożenia niniejszego opracowania do druku powołany numer PA jeszcze się nie ukazał).

36. Op.cit.

37. Szerzej wątek konsumencki poruszają D. Fuchs, W.W. Mogilski, *Poszkodowany w wypadku drogowym w kontekście ubezpieczenia OC sprawcy, na tle pojęcia konsumenta usługi ubezpieczeniowej*, s. 127–151, a także M.P. Ziemiak, *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji i urzędów w kwestii uprawnień poszkodowanego do najmu pojazdu zastępczego*, s. 183–188, [oba artykuły w:] E. Kowalewski, *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011.

## V. Konkluzje

Podobnie jak ma to miejsce w przypadku refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego<sup>38</sup>, także przy kompensacji ubytku wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie nie może być mowy o jakimkolwiek standardzie odszkodowawczym. Zgodnie z przywołaną już na wstępie zasadą „indywidualizacji odszkodowania cywilnoprawnego”<sup>39</sup>, dopuszczalność takiego odszkodowania powinna być ustalana *ad casum*, czyli z uwzględnieniem wszystkich okoliczności oraz aspektów konkretnego przypadku i to tylko wówczas, gdy poszkodowany wybiera tzw. fakturową metodę likwidacji szkody.

### Certain factual circumstances when compensation of merchantability loss is inadequate – Summary

*The following paper presents certain factual circumstances when compensation of merchantability loss for the party injured in a road accident can be doubtful or unjustified.*

*At first the authors argue that there are no compensation standards when it comes to compensation of merchantability loss. Such standards are unfamiliar to Polish civil law (especially to its basic principles and axiology) as the rule of so called civil damages individualization should apply. This is followed by a detailed analysis on vehicle repair as a mean of compensation as well as merchantability loss in cases of estimated loss settlement (i.e. when the compensation is based on cost calculation) and invoice loss settlement (i.e. when the vehicle is repaired and the compensation amounts to the value indicated in a workshop invoice). The authors state that in case of estimated loss settlement merchantability loss simply does not exist, hence there is no claim aimed at its indemnification.*

*Then the authors introduce several factual circumstances of merchantability loss compensation inadequacy such as: the issues of damage vehicle age, its technical condition prior to the accident and so called trival damages, situation when the accident perpetrator is not under the insurance cover of civil liability or did not fulfill the obligation of insurance agreement conclusion; problems related with joint responsibility and the contribution of the injured party to damage formation, the problem of historic cars (old-timers) etc.*

*Finally, by reference to certain decisions of Office of Competition and Consumer Protection (UOKiK) and the Supreme Court judgment of November 17th, 2011 (III CZP 5/11) the authors strongly stress that the said compensation standards cannot be imposed upon insurers by means of consumer protection.*

*In conclusion the authors state that in many situations compensation of merchantability loss for the party injured in a road accident can be absolute unreasonable as each case should be examined individually.*

38. Zob. uzasadnienie uchwały SN z dnia 17 listopada 2011 r. podjętej w sprawie III CZP 5/11.

39. Na zasadę tę powołuje się SN w cytowanej wielokrotnie uchwale z dnia 17 listopada 2011 r.; zob. też na ten temat L. Stecki, który pisze m.in. „Kompensacja szkód musi być (...) oceniana na tle konkretnych warunków”. L. Stecki, *op.cit.*, s. 235.

## Literatura:

Bagińska E., Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Poszkodowany w wypadku komunikacyjnym a pojęcie konsumenta z art. 22<sup>1</sup> kodeksu cywilnego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 2/2012.

Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, oprac. A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, Warszawa 2004.

Fuchs D., Mogilski W.W., *Poszkodowany w wypadku drogowym w kontekście ubezpieczenia OC sprawcy, na tle pojęcia konsumenta usługi ubezpieczeniowej*, [w:] E. Kowalewski, *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011.

Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, [w:] *Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. L. Ogiełto, W. Popiołek, M. Szpunar, Warszawa 2005.

Kowalewski E., *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu po naprawie*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” nr 3/2011.

Kowalewski E., Nesterowicz M., *Glosa do uchwały SN z dnia 12 października 2001 r. III CZP 57/01*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/2003.

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

Stecki L., *Zasada pełnej kompensacji szkody. Zagadnienia wybrane*, [w:] J. Błeszyński (red.), J. Rajski (red.), *Rozprawy z prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985.

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

The New Lexicon Webster's Encyclopedic Dictionary, New York 1998.

Warkałto W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972.

Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz–Poznań 2001.

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

**PROF. ZW. DR HAB. EUGENIUSZ KOWALEWSKI** – Katedra Prawa Cywilnego i Międzynarodowego Obrotu Gospodarczego oraz Zakład Prawa Ubezpieczeniowego WPiA UMK w Toruniu.

**MGR MICHAŁ PIOTR ZIEMIAK** – Zakład Prawa Ubezpieczeniowego WPiA UMK w Toruniu oraz Okręgowa Izba Radców Prawnych w Toruniu.