

MARCIN WOJTKOWIAK

Problemy w likwidacji szkody w pojeździe z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Likwidacja szkody powstałej w następstwie uszkodzenia pojazdu w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi problem często podejmowany w doktrynie i orzecznictwie. Niniejszy artykuł podejmuje problematykę naprawienia szkody rzeczowej (straty). Z uwagi na zastosowanie ogólnego prawa odszkodowawczego do odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela, podstawowego znaczenia nabiera właściwe zdefiniowanie pojęcia straty. W zależności od stanu faktycznego, stratę może stanowić ubytek wartości rynkowej pojazdu lub poniesione koszty restytucji. Obowiązek naprawienia szkody powstaje już w chwili jej wyrządzenia, co jednak nie powoduje, iż ma ona charakter obiektywny. Działania poszkodowanego przekładają się bezpośrednio na stan jego aktywów, tym samym decydując o dynamicznym charakterze szkody. Z tego powodu straty nie można określić w sposób obiektywny, bez odnoszenia się do faktycznego działania poszkodowanego. Stosowana powszechnie w praktyce ubezpieczeniowej kosztorysowa metoda ustalania odszkodowania stanowi wadliwą obiektywizację szkody.

Wstęp

Rozwój rynku motoryzacyjnego w Polsce, a w konsekwencji wzrost natężenia ruchu drogowego, spotęgował dyskusje i wątpliwości związane z instytucją odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych¹ za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych pojazdów.

Niniejszy artykuł koncentruje się na problemie likwidacji szkody rzeczowej (straty) powstałej w następstwie uszkodzenia pojazdu, w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. W związku z obligatoryjnością umowy ubezpieczenia OC p.p.m., jak również akcesoryjnym charakterem odpowiedzialności ubezpieczyciela i instytucją *actio*

1. Dalej w skrócie: OC p.p.m.

*directa*², zagadnienie to dotyczy bezpośrednio poszkodowanego oraz ubezpieczyciela. Dodatkowo, artykuł prezentuje wątpliwości autora dotyczące zasadności przywoływanych w orzecznictwie oraz stosowanych w praktyce likwidacyjnej sposobów ustalenia wysokości należnego odszkodowania.

Ogólne zasady prawa odszkodowawczego

Punktem wyjścia do dalszych rozważań jest określenie, czym jest szkoda na gruncie prawa cywilnego. Z braku definicji legalnej, należy odwołać się zwłaszcza do orzecznictwa sądowego. Szkodę w znaczeniu prawnym, określa się jako zmniejszenie (niepowiększenie) aktywów lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej³, niekiedy obejmując tym pojęciem także uszczerbek w dobrach niemajątkowych⁴. Szkoda na mieniu dotyczy bezpośrednio składników majątku poszkodowanego i obejmuje:

- 1) stratę (*damnum emergens*), czyli rzeczywistą zmianę majątku poszkodowanego, polegającą za zmniejszeniu się aktywów lub zwiększeniu pasywów,
- 2) utracone korzyści (*lucrum cessans*), które polegają na niepowiększeniu się aktywów, które miałyby miejsce, gdyby nie działanie zdarzenia szkodzącego⁵.

Zmiany aktywów lub pasywów należy odnosić do stricte rachunkowego aspektu, tzn. powinny być interpretowane jako wartości. Skutkiem tak rozumianego pojęcia szkody jest ustalanie jej rozmiaru metodą dyferencyjną (zwaną także różnicową). Polega ona na ustaleniu różnicy pomiędzy stanem majątku istniejącym po zajściu zdarzenia szkodzącego a stanem poprzednim i hipotetycznym. Jeszcze ściślej rzecz ujmując, porównywane są dwa stany majątku rozumianego jako zbiór powiązanych ze sobą praw i obowiązków majątkowych⁶.

Poza szkodą pierwotną (powstałą wbrew woli poszkodowanego; w przypadku uszkodzenia pojazdu będzie to utrata jego wartości) do pojęcia straty należy zaliczyć zmniejszenie aktywów dokonane z woli poszkodowanego, ale w bezpośrednim, uza-

-
2. Patrz m.in. E. Kowalewski, *Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, „Prawo Asekuracyjne”, nr 3 (32), 2002 r.; M. Serwach, *Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w świetle proponowanych zmian przepisów kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia*, „Prawo Asekuracyjne”, nr 2 (47), 2006 r.; M. Orlicki, *Umowa ubezpieczenia w: „Umowy w obrocie gospodarczym”* pod red. A. Kocha, J. Napierały, Zakamycze 2006, s. 172, A. Raczyński, *Zasada akcesoryjności actio directa w świetle nowelizacji przepisów Kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia*, „Rozprawy Ubezpieczeniowe”, nr 1(4), 2008 r.
 3. Por. np. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1963 r., sygn. III PO 31/63, OSNC 1964, nr 7-8, poz. 128; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 1994 r., sygn. III CZP 25/94, OSNC 1994, nr 10, poz. 188; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2002 r., sygn. V CKN 1273/00, Izba Cywilna 2002, nr 12, s. 40; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2003 r., sygn. V CKN 308/01, niepubl.
 4. Z. Banaszczyk w: „Kodeks cywilny. Komentarz”, t. I pod red. K. Pietrzykowskiego, Wydawnictwo C.H.Beck, Warszawa 2004, s. 812, wraz z przywołaną literaturą. Jako przykład przeciwnego stanowiska warto przywołać chociażby W. Warkalę, który twierdzi, iż przez „szkodę rozumie się jedynie uszczerbek, którego doznał poszkodowany w swych dobrach majątkowych” (patrz: *Odpowiedzialność odszkodowawcza – funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa, 1972, s. 125-126).
 5. *Ibidem*, s. 814.
 6. Por. A. Duży, *Dyferencyjna metoda ustalenia wysokości szkody*, „Państwo i Prawo”, nr 10, 1993 r.

sadnionym związku z uprzednio wyrządzoną szkodą, zmniejszaniem lub ograniczaniem jej rozmiarów. Mowa tu o wydatkach i nakładach, które powinny być uznane przynajmniej za szkodę pośrednią w rozumieniu art. 361 kodeksu cywilnego⁷. Podział ten jest bardzo istotny, gdyż determinuje zakres obowiązku odszkodowawczego ubezpieczyciela (w ramach OC p.p.m.) wynikającego z uszkodzenia pojazdu.

Sposób naprawienia szkody określa art. 363 par. 1 kodeksu cywilnego⁸. Ustawodawca daje poszkodowanemu prawo wyboru sposobu naprawienia szkody (zobowiązanie przemienne) pomiędzy restytucją naturalną (przywrócenie stanu poprzedniego)⁹ a zapłatą odszkodowania. W razie nadmiernych trudności lub kosztów, albo w przypadku niemożności przywrócenia stanu poprzedniego, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do odszkodowania.

KC wprowadza zasadę pełnego odszkodowania, co oznacza, iż powinno ono odpowiadać wysokości doznanej przez poszkodowanego szkody, rekompensując tym samym uszczerbek w prawnie chronionych interesach¹⁰. Odszkodowanie powinno ściśle odpowiadać rozmiarom szkody – nie może być wyższe bądź od niej¹¹ niższe. Jako miernik wartości wskazuje się w szczególności na wartość rynkową (*pretium commune*)¹² i na tej podstawie powinna być szacowana wysokość szkody powstałej w następstwie uszkodzenia pojazdu.

Odszkodowanie musi przywrócić ekonomiczny stan majątku poszkodowanego, a ewentualna restytucja naturalna powinna być temu celowi podporządkowana¹³.

Sposób naprawienia szkody przez ubezpieczyciela

Swoboda kontraktowa stron w obowiązkowym ubezpieczeniu OC p.p.m. jest ograniczona, zaś szczególnym tego wyrazem jest stosowanie przy naprawieniu szkody reguł ogólnocywilistycznych¹⁴. Odnośnie sposobu naprawienia szkody poszkodowany nie dysponuje jednak możliwością wyboru. Art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹⁵, mówi o należnym od ubezpieczyciela

7. M. Kaliński, *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach gospodarczych* (cz. 1), „Prawo Asekuracyjne”, nr 1 (30), 2002 r. wraz z przywołaną tam literaturą.
8. Ustawa z dnia 24 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm. – dalej w skrócie: KC.
9. Co w przypadku pojazdu mechanicznego oznaczać będzie jego naprawę lub zakup nowego.
10. K. Zagrobelny w: *Kodeks cywilny. Komentarz* pod red. E. Gniewka, Wydawnictwo C.H.Beck, Warszawa 2006, s. 539.
11. G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe na tle obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1983, s. 77.
12. Por. W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2007, s. 104-105.
13. Por. M. Kaliński, *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach gospodarczych* (cz. 2), „Prawo Asekuracyjne”, nr 2 (31), 2002 r. wraz z przywołaną tam literaturą.
14. J. Orlicka, *Wybrane problemy finansowania przez ubezpieczycieli OC i AC napraw pojazdów* w: „Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych” pod red. A. Kocha, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2008, s. 104.
15. Dz. U. Nr 124, poz. 1152 z późn. zm.

odszkodowaniu (a zatem świadczeniu pieniężnym). Podobne ograniczenie wynika z art. 822 par. 1 KC, który określa świadczenie ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jako zapłatę określonego w umowie odszkodowania.

Podkreślenia wymaga, iż pieniężna postać świadczenia ubezpieczyciela (w szczególności świadczenia odpowiadającego wysokości kosztów naprawy pojazdu) budzi w doktrynie oraz orzecznictwie wątpliwości co do charakteru (rodzaju) naprawienia szkody (zgodnie z art. 363 par. 1 KC)¹⁶. Problem ten, z racji ograniczonej objętości wywodu, nie będzie przedmiotem analizy.

Granica opłacalności naprawy pojazdu

Powszechnie ugruntował się w praktyce i orzecznictwie pogląd, iż granicą opłacalności naprawy pojazdu w ubezpieczeniu OC p.p.m. jest jego wartość rynkowa w stanie sprzed szkody. Tym samym, dla zwolenników takiego poglądu, wystarczającym warunkiem uznania kosztów naprawy pojazdu za nadmierne w rozumieniu art. 363 par. 1 jest przekroczenie przez nie wartości rynkowej pojazdu. Jeżeli koszt naprawy nie przekracza tej granicy, naprawę można uznać za ekonomicznie uzasadnioną¹⁷.

Takie rozumowanie zdaje się nie dostrzegać celu, jakiemu ma służyć naprawa pojazdu. Naprawienie szkody może następować poprzez restytucję naturalną (względnie zapłatę kwoty odpowiadającej restytucji), ale nie jest ona celem, gdyż może nie doprowadzić do naprawienia całości szkody. Poprzez restytucję bezpośrednio likwidowany jest uszczerbek rzeczowy (który szkodą nie jest), a pośrednio uszczerbek w majątku poszkodowanego (czyli naprawiana jest szkoda). Można wysnuć wniosek, iż zakres restytucji jest sprawą drugorzędną. Skoro bowiem można dokonać wymiany częściowo zużytych uszkodzonych części pojazdu na nowe, ale z uwzględnieniem wzrostu wartości pojazdu po takiej naprawie¹⁸, to przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, jest

16. Patrz szeroko na ten temat: B. Janiszewska, *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne* w: „*Studia Iuridica*”, tom. 47. *Z problematyki odpowiedzialności za szkodę* pod red. G. Bałtruszajtyś, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2007, s. 43-64.

17. Por. np. M. Więcko, B. Wolińska w: „*Ubezpieczenia komunikacyjne*” pod red. S. Rogowskiego, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2008., s. 84; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 1988 r., sygn. I CR 280/88, niepubl.; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. III CZP 76/05, niepubl.

18. Patrz: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 1981 r., sygn. I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz. 199: „Jeżeli poszkodowany wybrał przywrócenie stanu poprzedniego przez naprawę uszkodzonego pojazdu, świadczenia zakładu ubezpieczeń (...) obejmują pełny koszt naprawy uszkodzeń spowodowanych wypadkiem, pomniejszony o kwotę odpowiadającą wzrostowi wartości pojazdu w następstwie naprawy w stosunku do jego wartości w dniu wypadku, jeżeli taki wzrost nastąpił”; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2003 r., sygn. V CKN 308/01, niepubl.: „Osoba odpowiedzialna jest zobowiązana zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia poprzedniego stanu samochodu, do których należą koszty nowych części i innych materiałów (...) Jeżeli poszkodowany wybrał restytucję, a skutkiem naprawy nastąpił wzrost wartości samochodu, to świadczenie ubezpieczyciela obejmuje pełny koszt naprawy pomniejszony o wzrost wartości samochodu”.

podporządkowane wartości rynkowej pojazdu (analogicznie argumentem przeciwko montażowi części nieoryginalnych w miejsce oryginalnych jest spadek wartości handlowej pojazdu po tak dokonanej naprawie)¹⁹, a zatem od ekonomicznego wymiaru szkody. Jako przykład można podać naturalną w uwarunkowaniach rynkowych sytuację, w której pojazd po naprawie co prawda odzyskał pełną użyteczność techniczną, ale nie odzyskał pełnej wartości rynkowej (handlowej), jaką posiadał przed zajściem szkody²⁰. Tym samym, z punktu widzenia art. 361 par. 2 szkoda nie została naprawiona. Naprawa pojazdu tylko w pewnej części przywróciła wartość majątku (aktywów) poszkodowanego, jaki posiadał on przed zajściem zdarzenia szkodowego. Wskazywane wyżej orzeczenia sądów zdają się potwierdzać, iż by mówić o naprawieniu szkody, należy odnosić się do wartości handlowej pojazdu sprzed i po szkodzie.

W takiej sytuacji, zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania, poszkodowany ma prawo rościć o zwrot utraconej wartości handlowej pojazdu. Czy zatem naprawa, której koszty nie przekraczają wysokości, jest zawsze ekonomiczna? Na tak postawione pytanie należy udzielić odpowiedzi negatywnej.

W rozważaniach na temat szkody całkowitej konsekwentnie pomija się istotę indemnizacji w ogólnym prawie odszkodowawczym, ograniczając zasadność (ekonomiczność) restytucji naturalnej pojazdu do odpowiedniej wysokości kosztów naprawy. Często porównuje się postulowaną granicę uznania szkody za całkowitą ze stosowaną powszechnie w dobrowolnym ubezpieczeniu autocasco²¹. Pomija się natomiast jeszcze jeden istotny czynnik, bezpośrednio wpływający na ocenę zasadności restytucji: utratę wartości rynkowej pojazdu po naprawie. Należy bowiem uwzględnić całość skutków związanych ze zdarzeniem szkodowym.

Po dokonaniu analizy hipotetycznego stanu majątku po naprawie pojazdu ze stanem sprzed naprawy okaże się, iż wartościowa granica uzasadnionych kosztów ponoszonych na restytucję będzie znacznie niższa niż wartość rynkowa pojazdu, gdyby do

19. W tym duchu: M. Więcko, B. Wolińska, w: *op. cit.*, s. 85-90.

20. Za takim podejściem generalnie opowiada się judykatura. Patrz: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1990 r., sygn. I CR 637/90, OSP 1991., nr 7, poz. 190: „Naprawienie rzeczy uszkodzonej nie zawsze równa się wyrównaniu szkody w rozumieniu art. 363 § 1 kc”; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., sygn. III CZP 57/01, OSNC, 2002 r., nr 5, poz. 57: „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”; wyrok Sądu Okręgowego w Częstochowie z dnia 28 czerwca 2005 roku, sygn. VI Ca 437/05, niepubl.: „W przypadku uszkodzenia samochodu szkodę może stanowić także obniżenie wartości samochodu”; jako przykład poglądu odmiennego: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., sygn. III CRN 450/70, OSNC, 1971 r., nr 11, poz. 205: „Jeżeli w wyniku naprawy przywrócono uszkodzony samochód do stanu poprzedniego (art. 363 § 1 kc), właściciel samochodu nie może żądać zasądzenia ponadto sumy pieniężnej odpowiadającej obniżeniu „wartości handlowej” samochodu”. Ciekawy wniosek płynie z literalnej interpretacji art. 363 par. 1, który przewiduje alternatywę wykluczającą: bądź przywrócenie stanu poprzedniego, bądź zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, co z jednej strony uniemożliwiałoby dodatkową dopłatę w przypadku restytucji naturalnej, z drugiej strony wymuszało wybór restytucji pieniężnej w sytuacji, gdy restytucja naturalna nie doprowadzi do naprawienia szkody w pełnych rozmiarach.

21. Por. B. Chmielowiec, M. Więcko, *Komu się nie opłaca?*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy”, marzec 2009 r.

szkody nie doszło. Jednym z atrybutów wpływających na kształtowanie się ceny rynkowej pojazdu jest bowiem historia uszkodzeń. Naprawiony pojazd jest traktowany jako gorszej jakości przez nabywcę w porównaniu z identycznym bez uszkodzeń w przeszłości. Takie zachowanie jest także wynikiem niepewności nabywcy dotyczącej kompletności naprawy uszkodzonego samochodu, w związku z czym żąda on premii za ryzyko. Utrata wartości rynkowej pojazdu po naprawie jest jednym z elementów szkody i powinna być brana pod uwagę przy ocenie zasadności dokonywanej restytucji. Mechanizm rynkowy wpływa zatem na określenie wysokości szkody i zasadności restytucji zarówno przez kształtowanie cen części podlegających wymianie, jak i wartości pojazdu po jego naprawie. Stąd powstaje konkluzja, iż spotykana w praktyce ubezpieczeniowej kwalifikacja, że nieopłacalność naprawy pojazdu występuje już przy przewidywanych kosztach restytucji niesięgających 100 proc. wartości pojazdu przed wypadkiem ma uzasadnienie, ale z powodu innych argumentów, niż podnoszone przez ubezpieczycieli. Granica kosztów naprawy, od której uzasadniona jest rezygnacja z restytucji, jest niższa niż wartość pojazdu w stanie sprzed powstania szkody.

Wypłata odszkodowania na kosztorys a pojęcie szkody – studium przypadku

Obowiązek wypłaty odszkodowania powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i jest niezależny od tego, czy poszkodowany zamierza naprawić rzecz uszkodzoną (pojazd). W tym momencie powstaje bowiem uszczerbek majątkowy, który należy wyrównać. Nie można jednak zgodzić się z poglądem, jakoby dla ustalenia wysokości szkody nie miała znaczenia okoliczność, czy poszkodowany naprawi, bądź nie, uszkodzony pojazd²².

Przede wszystkim należy zaznaczyć, iż nie ma żadnych podstaw aksjologicznych, by pojęcie szkody było inaczej interpretowane na gruncie odpowiedzialności cywilnej za wypadki komunikacyjne. W szczególności, w przypadku uszkodzenia pojazdu ustalając wysokość szkody należy odnosić się do ekonomicznego następstwa tego zdarzenia, a zatem do zmiany w aktywach poszkodowanego. Bezpośrednią konsekwencją uszkodzenia pojazdu jest spadek jego wartości – jako reperkusja w majątku.

Wypłacanie „z góry” odszkodowania w wysokości równej kosztom restytucji pojazdu²³, rodzi wątpliwości. Metoda kosztorysowa poprzez uwzględnienie zobiektywizowanych cen części zamiennych i robocizny prowadzi do patologicznej sytuacji, w której

22. Inaczej przeważającą część doktryny i judykatury, np. M. Więcko, B. Wolińska, w: *op. cit.*, s. 92-93; J. Pokrzywniak, *Odpowiedzialność ubezpieczyciela* w: M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczynski, „Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych”, Branta, Bydgoszcz-Poznań 2007, s. 93. oraz przywoływane w dalszej części rozważań orzecznictwo.

23. Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn. IV CKN 635/00, niepubl.: „Roszczenie o świadczenie należne od ubezpieczyciela w ramach ustawowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego czy naprawa została już dokonana. Wysokość odszkodowania w takim wypadku należy ustalać według przewidywanych kosztów naprawy i według cen z daty ich ustalania.”

uprzednia naprawa i poniesione z jej tytułu koszty, nie mają wpływu na wysokość odszkodowania. Prowadzi to do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego, gdy odszkodowanie przekracza wysokość szkody. Co istotne, z analizy orzecznictwa płynie wniosek, iż dopuszczalna jest także sytuacja odwrotna, mianowicie bezpodstawne zubożenie, gdyż metoda kosztorysowa powinna być stosowana konsekwentnie bez względu na sposób i koszt naprawy²⁴. Powstaje pytanie o zasadność takiej linii orzecznictwa. Można wyróżnić następujące przypadki:

- 1) poszkodowany składa roszczenie o zapłatę hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu przed jej dokonaniem.

Wyplacanie odszkodowania na tzw. kosztorys jest przykładem wadliwej obiektywizacji szkody, czyli wyplacania odszkodowania za, w rzeczywistości, nieponiesiony wydatek. Na problem należy spojrzeć także od strony dłużnika (ubezpieczyciela). Nie jest dla niego obojętna poprawność metody kosztorysowej, gdyż odszkodowanie ustalone w kwocie umożliwiającej restytucję będzie wyższe niż „odpowiednia suma pieniężna” (art. 363 par. 1 KC). Wyplata odszkodowania w kwocie równej wysokości kosztów naprawy nie może być utożsamiana z restytucją, gdyż do takiej może nie dojść. Taka praktyka oznacza wynagradzanie wysoce niepewnej przyszłej szkody²⁵.

W sytuacji niedokonania naprawy, szkodę stanowi spadek wartości pojazdu po szkodzie²⁶. Tak oszacowana szkoda nie byłaby zbieżna z wysokością wyplaconego od-

24. Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., sygn. I CR 151/88, niepubl.: „Roszczenie (...) z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana. Wysokość świadczeń obliczać należy na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny według cen z daty ich ustalenia. Naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczeń PZU i jej faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na powyższy sposób ustalenia ich wysokości”; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74: „Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić (...) Przy takim rozumieniu szkody i obowiązku odszkodowawczego nie ma znaczenia, jakim kosztem poszkodowany faktycznie dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle to uczynił albo zamierza uczynić”; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., sygn. IV CKN 387/01, niepubl.: „Obowiązek naprawienia szkody przez wypłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powstaje z chwilą wyrządzenia szkody i nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy rzeczy i czy w ogóle zamierza ją naprawić (...) Przy takim rozumieniu obowiązku odszkodowawczego nie ma w zasadzie znaczenia prawnej okoliczność, czy poszkodowany dokonał naprawy oraz czy i jakim kosztem to uczynił”; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06: „Fakt naprawienia rzeczy (samochodu) nie ma też znaczenia dla określenia wysokości przysługującego poszkodowanemu odszkodowania ubezpieczeniowego, ponieważ wysokość ta powinna odpowiadać kosztom wyrównania uszczerbku, jaki pojawił się w majątku poszkodowanego po powstaniu wypadku komunikacyjnego, a więc – kosztem przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku.”

25. M. Kaliński, *O wadliwej obiektywizacji szkody* w: „Studia...”, s. 109-111. Krytyka takiego stanowiska patrz w szczególności: J. Pokrzywniak, *op. cit.*, s. 93.

26. Podobnie Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. III CZP 68/01: „W odniesieniu do szkody komunikacyjnej jest to w praktyce różnica pomiędzy wartością jaką pojazd przedstawiał w chwili wypadku, a jego wartością po wypadku.”

szkodowania, bazującego na rozmiarze kosztów niezbędnych do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody. Kwota obliczona jako równowartość kosztów restytucji jest bowiem wyższa od wielkości szkody obliczonej metodą dyferencyjną²⁷. W uzasadnieniu do postanowienia z dnia 12 stycznia 2006 r.²⁸, Sąd Najwyższy zauważa, iż stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza rozmiar należnego odszkodowania. Koszty naprawy pojazdu stanowią szkodę pośrednią, powstającą z chwilą ich poniesienia. Do tego momentu szkodę stanowi ubytek wartości zniszczonego pojazdu.

2) poszkodowany składa roszczenie o zapłatę hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu po uprzedniej naprawie pojazdu w warsztacie samochodowym.

W opisanej sytuacji pomimo przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody i poniesienia z tego tytułu kosztów, wypłacane odszkodowanie odpowiada kosztom zobiektywizowanym. Poszkodowany wybiera ten sposób ustalenia wysokości odszkodowania w sytuacji, gdy koszty hipotetyczne przekraczają koszty faktyczne naprawy. Praktyka ta jest sprzeczna z istotą odpowiedzialności odszkodowawczej (indemnizacja do wysokości straty – art. 361 par. 2 KC). Działanie takie może być również rozpatrywane jako naruszenie art. 363 par. 2 KC, gdyż dokonanie naprawy przed złożeniem roszczenia jest okolicznością uzasadniająca przyjęcie za podstawę ustalenia odszkodowania cen obowiązujących przed dniem jego ustalania²⁹. Różnica pomiędzy kosztami hipotetycznymi, a kosztami naprawy, stanowi bezpodstawne wzbogacenie poszkodowanego (art. 405 KC).

3) poszkodowany składa roszczenie o zapłatę hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu po uprzedniej naprawie pojazdu samodzielnie.

Rzeczona sytuacja jest podobna do okoliczności naprawy pojazdu w warsztacie, z tym zastrzeżeniem, iż w omawianym przypadku bezpodstawna indemnizacja może w jeszcze większym stopniu przekraczać stratę. W kosztorysie zostają bowiem uwzględnione koszty robocizny, których rzecz jasna poszkodowany nie poniósł³⁰. Własna robocizna nie może być traktowana jako strata³¹.

Samodzielną naprawę można uznać za współdziałanie przy wykonywaniu zobowiązania ubezpieczyciela (skutkujące zmniejszeniem wysokości szkody). Z kolei szczególne znaczenie w opisanym stanie powinien mieć fakt utraty wartości rynkowej pojazdu po jego naprawie, gdyż często zdarza się, iż samodzielna naprawa wiąże się z wykorzystaniem części gorszej jakości³². Istnieje także szerszy kontekst takiej sytuacji: montaż części używanych może skutkować obniżeniem sprawności technicznej pojazdu, a w konsekwencji do zwiększenia liczby kolizji/wypadków.

27. B. Janiszewska, op. cit., s. 61.

28. Sygn. III CZP 76/05.

29. Por. T. Wiśniewski w: Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I pod red. G. Bieńka, Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2005, s. 83.

30. Inaczej Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 11 grudnia 1998 r., sygn. I KKN 385/97, niepubl., w którym stwierdził, iż poszkodowanemu, który sam naprawił pojazd, należy się kwota odpowiadająca hipotetycznym kosztom robocizny, z uwzględnieniem obowiązujących stawek.

31. M. Kaliński, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 12 stycznia 2006 r. (II CK 327/05) w sprawie: *Podatek VAT a odszkodowanie*, „Prawo Asekuracyjne”, nr 1 (58), 2009 r.

32. Np. z pojazdów powypadkowych.

Inną kwestią jest zasadność roszczenia o ewentualne utracone korzyści, co może mieć miejsce w przypadku, gdy poszkodowany rezygnując na pewien czas z pracy zarobkowej (w szczególności czasowe zaniechanie prowadzenia działalności gospodarczej lub zmniejszenie aktywności pracowniczej) podejmuje się naprawienia pojazdu.

4) poszkodowany składa roszczenie o zapłatę hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu po uprzedniej sprzedaży pojazdu w stanie uszkodzonym.

Jeśli przyjąć, że wypłata odszkodowania może być uznana za odpowiadającą restytucji („przywróceniu stanu poprzedniego” w rozumieniu art. 363 par. 1 KC) jedynie w sytuacji faktycznej naprawy pojazdu, w przypadku sprzedaży pojazdu przed jego naprawą spełnia się przesłanka art. 363 par. 1 zd. 2, gdyż przywrócenie stanu poprzedniego jest niemożliwe. Tym samym, jedynym dopuszczalnym sposobem naprawienia szkody jest zapłata odpowiedniej sumy pieniężnej, która powinna odpowiadać różnicy w wartości pojazdu sprzed i po szkodzie, a właściwie różnicy pomiędzy wartością rynkową pojazdu nieuszkodzonego a kwotą uzyskaną ze sprzedaży pojazdu uszkodzonego³².

5) poszkodowany składa roszczenie o zwrot poniesionych kosztów naprawy, a mimo to odszkodowanie zostaje ustalone w wysokości kosztów zobiektywizowanych.

Można wyróżnić następujące stany faktyczne:

- **koszty faktyczne przewyższają koszty zobiektywizowane**

Literalna interpretacja przywołanego orzecznictwa wskazuje na brak wpływu wysokości faktycznie poniesionych kosztów na odszkodowanie nawet w sytuacji, gdy koszty te są wyższe niż wynikające z kosztorysu ubezpieczyciela. Co warte podkreślenia w takiej sytuacji, uznanie metody kosztorysowej za jedyną dopuszczalną podstawę ustalenia odszkodowania przekreśla prawo poszkodowanego do otrzymania sumy pieniężnej równoważnej restytucji naturalnej. Jest to sprzeczne z art. 363 par. 1 KC.

- **koszty faktyczne są niższe niż koszty zobiektywizowane**

Świadczenie przewyższa doznany uszczerbek (stratę), gdyż obejmuje także nadwyżkę kosztów wynikającą z różnicy pomiędzy kosztami zobiektywizowanymi a faktycznymi. Wykracza zatem poza granicę indemnizacji (art. 361 par. 2 KC). W części przekraczającej obowiązek odszkodowawczy świadczenie może być uznane za bezpodstawne wzbogacenie (art. 405 KC).

Przytoczone orzecznictwo zdaje się nie uwzględniać (marginalizować) metody rachunkowej ustalenia odszkodowania (polegającej na ustalenia odszkodowania na podstawie przedstawionych przez poszkodowanego rachunków naprawy). Pełnoprawność metody rachunkowej została podkreślona w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 17 maja

32. Np. z pojazdów powypadkowych.

33. Powstaje jednak pytanie, na ile uzyskana cena ze sprzedaży pojazdu może mieć wpływ na wysokość odszkodowania. Sprzedaż wraku pojazdu za skrajnie niską cenę może zostać uznana za przyczynienie się poszkodowanego do zwiększenia szkody (art. 362 KC), z uwagi na naruszenie należytej staranności przez poszkodowanego. Poszkodowany jest bowiem zobowiązany do ograniczania rozmiarów szkody, a brak takiego działania nie może zwiększać obowiązku odszkodowawczego dłużnika (ubezpieczyciela). Por. T. Wiśniewski, *op. cit.*, s. 74-79. Sytuacja taka może być również rozpatrywana jako zaniechanie wynikającego z art. 354 par. 2 KC obowiązku współpracy poszkodowanego z ubezpieczycielem (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r., sygn. I CKN 1466/99, OSNC 2003, Nr 5, poz. 64).

2007 r.³⁴ oraz w sposób nieudolny³⁵, w obowiązującym od dnia 17 sierpnia 2005 r. art. 17a Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej³⁶. Również w praktyce odszkodowawczej roszczenia o zwrot faktycznie poniesionych kosztów są uznawane za zasadne.

Uwzględnienie podatku VAT przy ustalaniu wysokości szkody

Problem uwzględnienia podatku VAT przy ustalaniu odszkodowania metodą kosztorysową jest elementem szerszego problemu obiektywizacji szkody. Znajdują tutaj zastosowanie takie same argumenty przeciwko, jak w przypadku zobiektywizowanych cen części zamiennych i robocizny³⁷.

W orzecznictwie znaleźć można potwierdzenie, iż uwzględnienie podatku VAT w odszkodowaniu jest zasadne pod warunkiem rzeczywistego poniesienia kosztu³⁸. Dominuje jednak pogląd odmienny, nakazujący uwzględnianie podatku VAT przy kosztorysowym rozliczeniu szkody³⁹. Można także wskazać na wyrok pośredni, wskazujący na brak podstawy do uwzględniania podatku VAT od wykonanych we własnym zakresie robót, ale akceptujący uwzględnianie VAT od robót jeszcze niewykonanych⁴⁰.

Zakończenie

Omawiany problem ustalania wysokości szkody i odszkodowania nie dotyczy tylko odpowiedzialności wynikłej ze zdarzeń drogowych. Jest bowiem aktualny wszędzie tam, gdzie następstwo uszkodzenia rzeczy rodzi stosunek prawny z zakresu ogólnego prawa odszkodowawczego.

Krytykowana w artykule praktyka jest wynikiem nieuzasadnionego łączenia obowiązku naprawienia szkody z pewnym obiektywnym jej rozmiarem. Tymczasem są to dwa rozłączne stany, gdyż szkoda ma charakter dynamiczny i jest bezpośrednio zależna od ekonomicznych skutków powstałych w majątku określonego poszkodowanego.

34. Sygn. III CZP 150/06.

35. Patrz: KNF, Stanowisko w sprawie uwzględniania wartości podatku VAT w ustalanych metodą kosztorysową odszkodowaniach z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, 26 kwietnia 2007 r., http://www.knf.gov.pl/Images/KNF_VAT_w_komun_OC_26.04.2007_tcm20-5983.pdf

36. Dz. U. Nr 124, poz. 1151 z późn. zm.

37. Por. M. Kaliński, Uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r., (sygn. III CZP 150/06), glosa do uchwały, Prawo Asekuracyjne, Nr 2(55), 2008 r.

38. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2001 r., sygn. V CKN 193/00, niepubl.; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 sierpnia 2001 r., sygn. V CKN 415/00, niepubl.

39. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. III CZP 68/01; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 908/00, niepubl.; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., sygn. IV CKN 387/01; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r., sygn. III CZP 150/06.

40. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. II CK 327/05, niepubl. Co prawda wyrok odnosi się bezpośrednio do dobrowolnego ubezpieczenia majątkowego, lecz zdaje się mieć zastosowanie do wszelkich stosunków ubezpieczeniowych.

Kosztorysowa wypłata odszkodowania nie odnosi się do aktywów poszkodowanego, co zdaje się przekreślać jej zasadność na gruncie prawa odszkodowawczego.

Ciągle powstające i potwierdzane niejednolitym orzecznictwem wątpliwości dają asumpt do uregulowania omawianych problemów *expressis verbis* na drodze rozwiązań legislacyjnych.

Wykaz źródeł:

Banaszczyk Z. w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. I pod red. K. Pietrzykowskiego, Wydawnictwo C.H.Beck, Warszawa 2004.

Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe na tle obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1983.

Chmielowiec B., Więcko M., *Komu się nie opłaca?*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy”, 2009 nr 3.

Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2007.

Duży A., *Dyferencyjna metoda ustalenia wysokości szkody*, „Państwo i Prawo”, 1993 nr 10.

Janiszewska B., *Nadmierne koszty restytucji a odpowiedzialność ubezpieczyciela za tzw. szkody komunikacyjne* w: „*Studia Iuridica*”, tom. 47. Z problematyki odpowiedzialności za szkodę, red. Bałtrusajtys G., Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2007.

Kaliński M., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 12 stycznia 2006 r. (II CK 327/05) w sprawie: podatek VAT a odszkodowanie*, „Prawo Asekuracyjne”, 2009 nr 1 (58).

Kaliński M., *O wadliwej obiektywizacji szkody* w: „*Studia Iuridica*”, tom. 47. Z problematyki odpowiedzialności za szkodę, red. Bałtrusajtys G., Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2007.

Kaliński M., *Uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r. (sygn. III CZP 150/06)*, glosa do uchwały, „Prawo Asekuracyjne”, 2008 nr 2(55).

Kaliński M., *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach gospodarczych (cz. 1)*, „Prawo Asekuracyjne”, 2002 nr 1 (30).

Kaliński M., *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach gospodarczych (cz. 2)*, „Prawo Asekuracyjne”, 2002 nr 2 (31).

KNF, *Stanowisko w sprawie uwzględniania wartości podatku VAT w ustalanych metodą kosztorysową odszkodowaniach z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, 26 kwietnia 2007* http://www.knf.gov.pl/Images/KNF_VAT_w_komun_OC_26.04.2007_tcm20-5983.pdf

Orlicka J., *Wybrane problemy finansowania przez ubezpieczycieli OC i AC napraw pojazdów* w: „Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych”, red. Koch A., Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2008.

Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 1998 r., sygn. I CKN 385/97, niepubl.

Pokrzywniak J., *Odpowiedzialność ubezpieczyciela* w: Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Wydawnictwo Branta, Bydgoszcz-Poznań 2007.

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. III CZP 76/05, niepubl.

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., sygn. III CZP 57/01, OSNC, 2002 r., nr 5, poz. 57.

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74.

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2001 r., sygn. III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74.

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06.

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 1994 r., sygn. III CZP 25/94, OSNC 1994, nr 10, poz. 188.

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1963 r., sygn. III PO 31/63, OSNC 1964, nr 7-8, poz. 128.

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej, Dz. U. Nr 124, poz. 1151 z późn. zm.

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz. U. Nr 124, poz. 1152 z późn. zm.

Ustawa z dnia 24 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.

Warkałło W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza – funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972.

Więcko M., Wolińska B. w: „Ubezpieczenia komunikacyjne” pod red. S. Rogowskiego, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2008.

Wiśniewski T. w: „Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania”. Tom I, red. Bieniek G., Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2005.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., sygn. III CRN 450/70, OSNC, 1971 r., nr 11, poz. 205.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 1981 r., sygn. I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz. 199.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., sygn. I CR 151/88, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 1988 r., sygn. I CR 280/88, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1990 r., sygn. I CR 637/90, OSP 1991., nr 7, poz. 190.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2001 r., sygn. V CKN 193/00, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 sierpnia 2001 r., sygn. V CKN 415/00, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn. IV CKN 635/00, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2002 r., sygn. V CKN 908/00, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r., sygn. I CKN 1466/99, OSNC 2003, Nr 5, poz. 64.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2002 r., sygn. V CKN 1273/00, Izba Cywilna 2002, nr 12.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2003 r. , sygn. V CKN 308/01, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 2003 r., sygn. IV CKN 387/01, niepubl.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. II CK 327/05, niepubl.

Wyrok Sądu Okręgowego w Częstochowie z dnia 28 czerwca 2005 roku, sygn. VI Ca 437/05, niepubl.

Zagrobelny K. w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. Gniewek E., Wydawnictwo C.H.Beck, Warszawa 2006.

Problems of car damage repair within an MTPL cover – SUMMARY

The repair of car damage in the framework of motor third party liability insurance is the reason of numerous problems which are dealt with by the doctrine and jurisdiction. The paper refers to the problem of the repair of a real loss. Correct interpretation of the notion of loss is fundamental for insurer's liability. Depending on the actual state of affairs, a loss can be regarded as the decrease of market value of the car or the costs borne for its reconstruction. The duty of damage repair arises at the moment of loss occurrence which is not necessarily connected with its objective character. The measures taken by the aggrieved party are directly reflected in its assets which proves the dynamic character of the loss. The method of estimated damages assessment used within the insurance practice shall be recognized as incorrect.

MARCIN WOJTKOWIAK jest doktorantem w Katedrze Ubezpieczeń Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu oraz brokerem ubezpieczeniowym.

Recenzenci: dr Dariusz Fuchs, dr Barbara Kęszycka.