

## CASE COMMENTARY

MATEUSZ KAŻMIERCZAK

<https://doi.org/10.33995/wu2019.4.6>

## Ustalenie odszkodowania w razie naprawienia uszkodzonego pojazdu przez poszkodowanego – uwagi na tle postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2018 roku (III CZP 51/18)

*W sprawach przeciwko ubezpieczycielowi o roszczenia z tytułu szkody na mieniu poniesionej w wyniku wypadku komunikacyjnego kwestią istotną w praktyce może okazać się naprawa uszkodzonego pojazdu przed zakończeniem postępowania sądowego. W niedawnym orzeczeniu Sąd Najwyższy uznał za niebudzące wątpliwości, że taka okoliczność nie powinna mieć wpływu na ustalenie wysokości odszkodowania. Jednakże można wskazać również wiele argumentów przeciwko tej tezie, także podnoszonych w doktrynie i orzecznictwie (w tym w orzeczeniach Sądu Najwyższego). Ze względu na te przesłanki sygnalizowany problem nie powinien bynajmniej być uznany za „niebudzący wątpliwości”. Warto więc zastanowić się nad racjami przemawiającymi za każdym ze stanowisk.*

**Słowa kluczowe:** odszkodowanie, szkoda, szkoda częściowa, ubezpieczenie, utrata wartości.

W praktyce ubezpieczeniowej, pomimo bogatego dorobku doktryny i orzecznictwa, pewne okoliczności wciąż powodują wątpliwości interpretacyjne. Jedną z takich okoliczności jest fakt dokonania naprawy pojazdu przez poszkodowanego jeszcze przed otrzymaniem całości odszkodowania. Punktem wyjścia dla niniejszych rozważań jest sprawa rozpatrywana przez Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 7 grudnia 2018 roku<sup>1</sup>. Stan faktyczny niniejszej sprawy rysował się następująco: w dniu 30 sierpnia 2012 roku doszło do kolizji pomiędzy samochodem marki Mercedes oraz motocyklem marki BMW. W wyniku wypadku motocykl, będący własnością powoda, uległ uszkodzeniu. Ponieważ kierujący samochodem objęty był obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej, zdarzenie zostało zgłoszone ubezpieczycielowi.

1. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, OSNC2019/9/94.

Ubezpieczyciel ustalił koszty naprawy pojazdu w pojeździe na kwotę 7 911,94 złotych brutto, którą następnie wypłacił poszkodowanemu. Ten jednak nie zgodził się z wyliczeniami ubezpieczyciela. Wybrany przez poszkodowanego rzeczoznawca określił koszty naprawy pojazdu na kwotę 16 154,28 złotych, w związku z czym poszkodowany złożył pozew o zapłatę obejmujący różnicę między tymi kwotami – 8 611,34 złotych.

W trakcie postępowania ocenie została poddana także wartość rynkowa motocykla sprzed i po wypadku. W dniu zaistnienia szkody wszystkie elementy motocykla były oryginalne. Elementy, które uległy uszkodzeniu w wyniku kolizji, były wcześniej nienaruszone. Jedynie tłumik wykazywał ślady zużycia eksploatacyjnego (w 50%). Stwierdzono także, że dla takiego motocykla nie istnieją zamienniki oryginalnych części.

Nie czekając na wydanie wyroku, powód dokonał naprawy motocykla<sup>2</sup> – przywrócona została jego pełna sprawność techniczna. Koszty naprawy poniósł syn powoda, który był głównym użytkownikiem motocykla. To właśnie w wyniku dokonania naprawy w trakcie trwania postępowania zaktualizował się problem prawny, będący jednocześnie głównym przedmiotem sporu. Ubezpieczyciel argumentował, że w sytuacji gdy szkoda została już naprawiona, to właśnie kwota rzeczywiście poniesionych kosztów (a nie hipotetyczny kosztorys sporządzony przez rzeczoznawcę) powinna odpowiadać wartości odszkodowania. Tymczasem powód nie przedstawił w postępowaniu faktur ani innych rachunków udowadniających poniesione wydatki, w związku z czym – jakoby zgodnie z podstawowymi regułami procesu – nie powinien otrzymać wyższego odszkodowania. Sąd pierwszej instancji oddalił powództwo.

Powód kontrargumentował, że wysokość szkody jest wartością obiektywną i niezmienną, aktualizującą się już w czasie nastąpienia zdarzenia powodującego szkodę, zgodnie z powszechnie akceptowanym w polskiej nauce prawa poglądem, że szkodę stanowi różnica między stanem majątku poszkodowanego, jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby to zdarzenie nie wystąpiło. Bezpośrednim powodem rozstrzygnięcia sądu był brak przedstawienia przez powoda dowodów dotyczących wysokości poniesionych kosztów. Jest to jednak konsekwencja zajęcia przez sąd stanowiska co do tego, czy wysokość szkody aktualizuje się w chwili wypadku i pozostaje niezmienna, czy też późniejsze wydarzenia mogą na nią wpływać.

W postępowaniu odwoławczym Sąd Okręgowy w Szczecinie powziął poważne wątpliwości, w związku z czym przedstawił Sądowi Najwyższemu zagadnienie prawne o następującej treści: „Czy w przypadku wyrządzenia szkody w pojeździe mechanicznym, stanowiącej szkodę częściową, w przypadku, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu przywracającej ten pojazd do stanu sprzed powstania szkody, odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ograniczone jest do równowartości wydatków faktycznie poniesionych celem naprawy pojazdu, czy też powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego?”. Sąd Najwyższy odmówił jednak podjęcia uchwały w tym zakresie. Swoją decyzję oparł na tym, że przedstawienie zagadnienia prawnego w trybie art. 390 § 1 k.p.c. (Dz.U. 2019, poz. 1460) dotyczy wyłącznie sytuacji, kiedy w sprawie „powstanie zagadnienie prawne budzące poważne wątpliwości”, a wątpliwości w sprawie dotyczyły zdaniem Sądu jedynie stanu faktycznego. Sąd Najwyższy podkreślił także, że pytanie zadane przez Sąd

---

2. W stanie faktycznym ustalonym przez Sąd nie pojawia się wprost informacja odnośnie tego, kto naprawił pojazd, w szczególności: czy został on naprawiony u profesjonalisty, czy też tzw. metodą domową.

Okręgowy zawierało błędne założenie jakoby „pojazd po kolizji został w pełni przywrócony do stanu sprzed powstania szkody”, choć biegły wskazał jedynie na przywrócenie sprawności technicznej pojazdu. Należy zgodzić się z Sądem Najwyższym, że odpowiedź udzielona na podstawie takiego błędnego założenia byłaby nieadekwatna do stanu faktycznego sprawy.

Tym niemniej, Sąd Najwyższy poczynił w uzasadnieniu szereg uwag teoretycznych. Stwierdził m.in., że nie ma żadnych wątpliwości prawnych co do tego, że zakres roszczenia odszkodowawczego aktualizuje się już w czasie powstania szkody. Opowiedział się także za wyrażonym w doktrynie poglądem, zgodnie z którym „z punktu widzenia odszkodowawczego zakładowi ubezpieczeń – jeżeli tylko zna cenę zakwalifikowanych do wymiany w uszkodzonym pojeździe części – powinno być obojętne, czy poszkodowany faktycznie części te zakupił i zamontował w uszkodzonym pojeździe”<sup>3</sup>. Jednocześnie w orzeczeniu zostało przytoczone bogate orzecznictwo na poparcie tej tezy. W judykaturze rozwiązano już wiele wątpliwości interpretacyjnych. Wskazuje się przede wszystkim, że roszczenie zależy głównie od kryterium niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy<sup>4</sup>. Koszty niezbędne zostały zdefiniowane w orzecznictwie<sup>5</sup> jako „takie koszty, które zostały poniesione w wyniku przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu jego technicznej używalności istniejącej przed wyrządzeniem szkody przy zastosowaniu technologicznej metody odpowiadającej rodzajowi uszkodzeń pojazdu mechanicznego”. Rozwinięto także kryterium ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy, stwierdzając, że wpływają na nie czynniki takie jak możliwość nabycia tańszych zamienników do części samochodowych oraz jakość części podlegających wymianie<sup>6</sup>. Istotne jest również, czy szkoda osiągnęła poziom, przy którym naprawa pojazdu byłaby nadmiernie kosztowna (np. spowodowałaby koszty przewyższające wartość pojazdu przed uszkodzeniem – a i to tylko przy założeniu, że koszty byłyby „o wiele wyższe”<sup>7</sup>).

W judykaturze odnoszono się już także do problemu terytorialnego aspektu kształtowania cen właściwych do rozstrzygnięcia spełnienia tego warunku. Szczególnie istotny jest tutaj wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 roku<sup>8</sup>, w którym stwierdzono, że „Nie ma przy tym [ocenie zasadności według kryterium ekonomicznego uzasadnienia – przyp. M.K.] znaczenia fakt, że ceny te odbiegają [są wyższe] od cen przeciętnych dla określonej kategorii usług naprawczych na rynku. Jeżeli nie kwestionuje się uprawnienia do wyboru przez poszkodowanego warsztatu samochodowego mającego dokonać naprawy, miarodajne w tym zakresie powinny być ceny stosowane właśnie przez ten warsztat naprawczy”.

Uzupełniając wywód Sądu Najwyższego, można dodać, że skoro poszkodowany jest uprawniony do naprawy pojazdu w wybranym przez siebie warsztacie, nawet droższym niż przeciętny, to tym bardziej ma on prawo wybrać członka rodziny jako osobę naprawiającą pojazd. Za poprawnością takiego rozumowania przemawia też stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z dnia 11 grudnia 1997 roku<sup>9</sup>, gdzie stwierdzono, że „Jeżeli naprawy samochodu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym dokonał sam poszkodowany, to w ramach odszkodowania z tytułu

3. A. Wąsiewicz, *Odszkodowanie w razie szkody w pojeździe mechanicznym*, „Prawo Asekuracyjne” 1996, nr 3, s. 43.

4. Por. wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15.

5. Uchwała SN z dnia 13 czerwca 2013 r., III CZP 32/03, OSNC 2004/4/51.

6. Por. uchwałę siedmiu sędziów SN z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11, OSNC 2012/10/112.

7. Por. wyrok SN z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003/1/15.

8. Wyrok SN z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003/5/64.

9. Wyrok SN z dnia 11 grudnia 1997 r., I CKN 385/97, LEX nr 50530.

obowiązkowego ubezpieczenia OC należy mu się nie tylko zwrot poczynionych przez niego przy tej naprawie nakładów, ale i zwrot robocizny”.

Wydaje się jednak, że w niniejszej sprawie kluczowy jest aspekt zmienności zakresu roszczenia w czasie, a to zagadnienie nie było przedmiotem orzeczeń przywołanych przez Sąd Najwyższy. Choć w głosowanym postanowieniu przyjęto, że w sposób oczywisty wysokość odszkodowania zostaje niejako „zamrożona” w chwili powstania szkody, to warto zastanowić się, czy można uzasadnić także tezę przeciwną – o zmienności w czasie zakresu roszczenia odszkodowawczego.

Argumentacja za tezą przeciwną opiera się przede wszystkim na zasadzie pełnego odszkodowania wyrażonej w art. 361 k.c., uznawanej za dyrektywę przy ustalaniu odszkodowania, zgodnie z którą sędzia powinien zadbać jednej strony – aby szkoda została naprawiona w całości, z drugiej zaś – żeby poszkodowany nie uzyskał żadnej korzyści ponad szkodę<sup>10</sup>. Realizacja niniejszej zasady może nastąpić przy wykorzystaniu metody dyferencyjnej do ustalenia szkody. Zgodnie z tą metodą, należy porównać stan rzeczywisty majątku po wystąpieniu szkody ze stanem hipotetycznym – który istniałby, gdyby szkoda nie nastąpiła<sup>11</sup>. Dla całkowitej realizacji zasady pełnego odszkodowania, a więc by szkoda była naprawiona w całości, ale nic ponadto, istotne jest ustalenie, czy relacja stanu rzeczywistego i hipotetycznego względem siebie może zmieniać się w czasie.

W pierwszej kolejności podkreślić trzeba, że ujęcie to jest czynnością czysto abstrakcyjną. Dla dokonania tej operacji względem uszkodzonego pojazdu konieczne jest rozróżnienie pomiędzy stanem technicznym pojazdu i pewnymi wartościami niematerialnymi, takimi jak cena rynkowa itp., powszechnie akceptowanymi w orzecznictwie<sup>12</sup>. Określając stan hipotetyczny bez wystąpienia szkody należy uwzględnić dwie okoliczności. Po pierwsze, że pojazd nie musiałby zostać naprawiony w celu przywrócenia stanu technicznego sprzed szkody. Po drugie, że pomiędzy pojazdem sprzed wypadku, a pojazdem po przywróceniu stanu technicznego może zaistnieć różnica w sferze wartości niematerialnych.

Odnośnie przywrócenia stanu technicznego: warto zastanowić się, w jaki sposób są określane koszty konieczne do jego przywrócenia. Choć dla wygody obrotu w praktyce często szkoda jest ustalana jedynie na podstawie sporządzania kosztorysów i szacowania wartości, wydaje się, że najlepszą metodą dla jej ustalenia jest dokonanie pełnej naprawy. Często dopiero w trakcie procesu naprawy, pomimo profesjonalizmu podmiotów sporządzających kosztorys, okazuje się, że rzeczywisty koszt się zmienia (np. w związku ze zmianą dostępności części, istnieniem ukrytych uszkodzeń). Za rozumowaniem takim opowiedział się także pośrednio Sąd Najwyższy w cytowanej wyżej uchwale III CZP 32/03. Stwierdził w niej bowiem, że o ile „sam obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela pojawił się [...] już z chwilą wyrządzenia poszkodowanemu szkody”, to „zakres wyrządzonej poszkodowanemu szkody i tym samym zakres należnego mu odszkodowania będzie można określić po dokonaniu odpowiednich prac naprawczych w uszkodzonym pojeździe”. Argument ten znajduje także oparcie w poglądzie wyrażonym w doktrynie prawa procesowego, dotyczącym art. 316 k.p.c. (stanowiącym, że sąd bierze pod uwagę stan rzeczy istniejący w dacie zamknięcia rozprawy),

10. B. Lewaszewicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, [w:] *Rozprawy prawnicze: Księga pamiątkowa profesora Maksymiliana Pazdana*, [red.] L. Ogjęto, W. Popiołek, M. Szpunar, Wydawnictwo Zakamycze, Kraków 2005, s. 1070; E. Bagińska, *Formy reparacji szkody na mieniu we współczesnym prawie odszkodowawczym – konwergencje, przemilczenia i perspektywy*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, [red.] E. Kowalewski, TNOiK, Toruń 2012, s. 29.

11. Por. M. Kaliński, [w:] *System prawa prywatnego. Tom 6*, [red.] A. Olejniczak, CH Beck, Warszawa 2018, s. 84–85.

12. Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 września 2017 r., II CSK 857/16, LEX nr 2427137.

zgodnie z którym to data wyrokowania przez sąd jest właściwa dla oceny różnicy stanu majątku przed zdarzeniem szkodzącym i po tym zdarzeniu<sup>13</sup>. Warto zwrócić w tym miejscu uwagę także na wyrok SN z dnia 13 października 2005 roku<sup>14</sup>, w którym Sąd stanął na stanowisku, że zdarzenia, które nastąpiły już po wydarzeniu powodującym szkodę, takie jak np. naprawa samochodu na własny koszt, powinny być wzięte pod uwagę „pod kątem możliwości jej uwzględnienia przy ustalaniu należnego powodowi odszkodowania od sprawcy”. Argumentacja ta jest także spójna z wyrokiem SN z dnia 8 września 2017 roku<sup>15</sup>, w którym Sąd stwierdził, że w sprawach, gdzie strona powodowa dochodzi odszkodowania w pieniądzu po uprzednim naprawieniu szkody, może być uzasadnione zastosowanie cen z daty przeprowadzania naprawy, nie zaś z daty ustalenia odszkodowania. Na zasadzie analogii przemawia to za przyjęciem, że to rzeczywiście poniesione koszty powinny być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania po naprawie pojazdu. Podobne rozumowanie Sąd Najwyższy zaprezentował także w wyrokach z dnia 16 listopada 2016 roku<sup>16</sup>, wyrokach z dnia 6 marca 2019 roku<sup>17</sup> czy też w wyroku z dnia 19 czerwca 2018 roku<sup>18</sup>. Także niektórzy przedstawiciele doktryny wyrażają pogląd, zgodnie z którym szkoda majątkowa w postaci kosztów naprawy lub najmu pojazdu aktualizuje się dopiero wtedy, gdy poszkodowany rzeczywiście ją uiszczył<sup>19</sup>. Podsumowując, uzyskanie pełnego obrazu kosztów koniecznych do przywrócenia stanu technicznego nie zawsze jest możliwe w chwili powstania szkody. W pewnych sytuacjach dopiero z upływem czasu można uzyskać odpowiednie informacje, które mogą pośrednio wpłynąć na zakres roszczenia odszkodowawczego.

Najbardziej doniosłym w praktyce aspektem różnicy pomiędzy pojazdem bezwypadkowym a pojazdem, któremu przywrócono stan techniczny sprzed wypadku, jest jego wartość handlowa<sup>20</sup>. Ustalenie wartości handlowej będzie więc miało istotne znaczenie dla określenia stanu majątku na potrzeby metody dyferencyjnej. Oczywiście jest, że wartość handlowa może ulegać zmianom w czasie, często niezależnie od stanu samego pojazdu. Należałoby jednak ustalić, czy i kiedy zmiany te są prawnie istotne, jak również określić zasady dotyczące wyznaczenia momentu, według którego powinno się poddawać wartość handlową ocenie. Pewną wskazówką jest przytoczony wyżej art. 316 k.p.c. wskazujący na stan istniejący w dacie zamknięcia rozprawy. Pod uwagę warto wziąć jednak także orzecznictwo Sądu Najwyższego, w którym rozważano problem zmiany stanu hipotetycznego w odmiennym stanie faktycznym – odszkodowań za niesłusznie wywłaszczone nieruchomości, jak na przykład wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2014 roku<sup>21</sup>. Sprawa dotyczyła nieruchomości, w której dopiero po wywłaszczeniu wydzielono na strychu dodatkowe

13. *Kodeks cywilny. Komentarz [art. 361]*, [red.] E. Gniewek, P. Machnikowski, CH Beck, Warszawa 2017, s. 688.

14. Por. np. wyrok SN z dnia 13 października 2005 roku, I CK 185/05, LEX nr 164192.

15. Wyrok SN z dnia 8 września 2017 r., II CSK 857/16, LEX nr 2427137.

16. Wyrok SN z dnia 16 listopada 2016 r., I CSK 776/15, LEX nr 2135545.

17. Wyrok SN z dnia 6 marca 2019 r., I CSK 27/18, LEX nr 2630621 oraz wyrok SN z dnia 6 marca 2019 r., I CSK 87/18, LEX nr 2630624.

18. Wyrok SN z dnia 19 czerwca 2018 r., I CSK 507/17, LEX nr 2558489.

19. Por. wypowiedź M. Kalińskiego dla „Dziennika Gazety Prawnej” dostępna pod adresem: <https://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/1347240,zakaz-cesji-wierzytelnosci-utrudni-likwidacje-szkod.html> [dostęp: 15.09.2019].

20. Por. M. Kaliński, *Tak zwany ubytek wartości handlowej jako składnik odszkodowania ubezpieczeniowego*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 10, s. 7–18; A. Olędzka, *Obniżenie wartości handlowej pojazdu po naprawie a odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2012, nr 1, s. 31–45.

21. Wyrok SN z dnia 11 kwietnia 2014 r., I CSK 309/13, LEX nr 1523389.

lokale. Wpłynęło to w sposób oczywisty na cenę rynkową lokalu, a pytanie postawione przed sądem sprowadzało się do tego, czy rozstrzygając sprawę, Sąd powinien uwzględnić aktualną cenę rynkową takiej nieruchomości, czy też cenę, która obowiązywałaby w przeszłości, w czasie wydania poprzedniej decyzji. W takich okolicznościach Sąd stwierdził, że „mimo iż w Kodeksie cywilnym nie ma odpowiednika art. 158 § 1 kodeksu zobowiązań, nakazującego ustalenie odszkodowania z uwzględnieniem wszelkich zachodzących okoliczności, również obecnie nie ulega wątpliwości obowiązywanie takiej normy; w odniesieniu do szkody majątkowej można ją wywieść z art. 361 § 2 k.c.”. Sąd opowiedział się więc za tym, że należy uwzględnić zmianę w czasie czynników takich jak cena rynkowa i przyjął aktualny stan przedmiotu poddawanego ocenie. Warto przytoczyć w tym miejscu ponownie wyrok SN z dnia 8 września 2017 roku<sup>22</sup>, w którym stwierdzono, że wpływ tych następstw na stan rzeczywisty i hipotetyczny majątku poszkodowanego uwzględnia się tylko wtedy, gdy dane zdarzenia stanowią warunki *sine qua non* ukształtowania się tych stanów majątku<sup>23</sup>. Wydaje się, że poniesienie kosztów naprawy pojazdu stanowi warunek *sine qua non* ukształtowania się rzeczywistego stanu majątkowego poszkodowanego w związku z zaistniałym wypadkiem (podobne rozumowanie widać także w szeregu innych orzeczeń zapadłych na gruncie postępowania o odszkodowanie za niesłuszne wywłaszczenie<sup>24</sup>). Za istotnym znaczeniem wydatków poniesionych przez poszkodowanego dla ustalenia szkody opowiada się także Marcin Krajewski, według którego w takiej sytuacji szkoda przyjmuje postać poniesionych wydatków<sup>25</sup>.

A zatem, pomimo uznania przez Sąd Najwyższy za oczywiste, że zakres odszkodowania aktualizuje się z momentem powstania szkody, można przedstawić także argumenty przemawiające przeciwko tej tezie. Co więcej, argumenty te znajdują oparcie w aktualnie obowiązującym orzecznictwie Sądu Najwyższego. Mamy więc do czynienia z zaistnieniem dwóch linii orzeczniczych, obu opartych na orzecznictwie Sądu Najwyższego. W jednej przeważa pogląd, zgodnie z którym roszczenie odszkodowawcze aktualizuje się w sposób ostateczny już w chwili wystąpienia zdarzenia będącego przyczyną szkody – ze wszystkimi tego konsekwencjami. W drugiej podkreśla się konieczność uwzględniania zdarzeń późniejszych, związanych z nim jednak, w celu odpowiedniego zastosowania zasady pełnego odszkodowania. Obie tendencje orzecznicze wydają się w równym stopniu zasadne na gruncie obowiązujących przepisów. Zastosowanie znajdują oczywiście art. 361 § 2 k.c. oraz art. 363 § 1 k.c. wyznaczające treść i zakres pojęcia szkody oraz metody jej naprawienia. Warto podkreślić, że z art. 363 § 1 k.c. wynika także reguła, iż to poszkodowany wybiera, którą z tych metod odszkodowania chce zastosować<sup>26</sup>.

W tym miejscu warto ponownie przytoczyć tzw. zasadę pełnego odszkodowania, zgodnie z którą poszkodowany powinien otrzymać odszkodowanie naprawiające jego szkodę w całości, ale nic

22. Wyrok SN z dnia 8 września 2017 r., II CSK 857/16, LEX nr 2427137.

23. Opierając tę tezę na wyroku SN z dnia 20 października 1966 r., III CR 226/66 i uchwale SN z dnia 12 sierpnia 1968 r., zasadzie prawnej, III PZP 26/68.

24. Por. Wyrok SN z dnia 11 kwietnia 2014 r., I CSK 309/13, LEX nr 1523389; postanowienie SN z dnia 12 marca 2010 r., III CZP 7/10, niepublikowany; wyrok SN z dnia 13 października 2005 r., I CK 185/05, OSNC 2006 r. nr 7–8, poz. 133; orzeczenie SN z dnia 11 lipca 1957 r., II CR 304/57, OSN 1958, nr 3, poz. 76; uchwała SN z dnia 22 listopada 1963 r., zasada prawna, III PO 31/63, OSNC 1964, nr 7–8, poz. 128].

25. M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 26.

26. Por. wyrok SN z dnia 1 września 1970 r., II CR 371/70, OSNCP 1971/5/93, wyrok SN z dnia 13 grudnia 1988 r., I CR 280/88, LEX nr 78219.

ponadto. Sprawa będąca przedmiotem głosowanego postanowienia w doskonały sposób obrazuje punkt, w którym krzyżują się oba aspekty tej zasady. Pełne naprawienie szkody ustalonej metodą dyferencyjną powinno oprzeć się na stanie majątku powstałym w momencie powstania szkody. Z drugiej jednak strony, skoro naprawa pojazdu została już dokonana, należałoby uwzględnić rzeczywiście poniesione koszty – tak żeby nie doszło do rzeczywistego wzbogacenia się poszkodowanego.

To jednak nie koniec komplikacji wynikających z tych rozbieżności. Uznanie „zamrożenia” wysokości szkody w momencie jej powstania zapewnia niewątpliwie ochronę dla poszkodowanego, gwarantując wypłacenie odszkodowania niezależnie od podjętych działań. Przykładem tego rozumowania jest też wyrok Sądu Najwyższego z 3 kwietnia 2019 roku<sup>27</sup>, w którym wprost stwierdzono, że zakres odszkodowania nie zależy od tego, czy poszkodowany dokonał restytucji (i czy w ogóle ma taki zamiar)<sup>28</sup>. To, w połączeniu z przytoczonym już wyżej poglądem o braku znaczenia faktycznego zakupu części dla wypłaty odszkodowania<sup>29</sup>, jest podstawą powszechnej akceptacji dla wypłacania odszkodowania jedynie na podstawie kosztorysu<sup>30</sup>.

Możliwe, że rozwiązaniem problemu byłoby dokonanie syntezy tych dwóch linii orzeczniczych. Wydaje się, że logicznie spójnym byłoby przyjęcie, że choć roszczenie powstaje w chwili wypadku, to w sytuacji gdy zaistnieje spór, powinny być brane pod uwagę także okoliczności następcze. Jest to także zgodne z przyjętą powszechnie metodą dyferencyjną ustalania wysokości odszkodowania. Obrazowo można to opisać w następujący sposób: choć już w chwili wypadku w majątku poszkodowanego powstaje szkoda, to jej rozmiar trzeba w jakiś sposób doprecyzować. Dokonanie tego za pomocą technik używanych przez rzeczoznawców niesie ze sobą ryzyko niedokładności. W przypadku zaistnienia sporu co do wyniku takiego hipotetycznego określenia wysokości szkody wydaje się, że to właśnie dokonanie naprawy w trakcie trwania procesu dostarczy najbardziej dokładnych dowodów – wszak nic nie będzie lepszym wyznacznikiem straty w majątku poszkodowanego od nakładów, jakie zostały użyte na jego przywrócenie (oczywiście ocenie sądu podlegać będzie celowość tych nakładów, przy uwzględnieniu orzecznictwa w tym zakresie). Oparcie się na rzeczywistych kosztach naprawy przy wyznaczaniu wysokości odszkodowania byłoby także spójne z dominującym poglądem, zgodnie z którym przy wypadkach samochodowych możliwe jest przywrócenie tylko pełnego stanu technicznego, ale już nie wartości handlowej pojazdu.

Podsumowując, w orzecznictwie często podnosi się, że stosowanie innej metody rozliczenia niż metoda kosztorysowa byłoby krzywdzące dla tych poszkodowanych, którzy zdecydują się naprawić szkodę przed zakończeniem postępowania, często własnym sumptem<sup>31</sup>. Jednakże zastosowanie zaproponowanego wyżej rozwiązania nie pogarszałoby ich sytuacji, ponieważ osoby, które byłyby w stanie naprawić uszkodzone składniki swojego majątku na warunkach lepszych niż rynkowe, miałyby wybór pomiędzy skorzystaniem ze swoich możliwości (a wtedy przyznanie im odszkodowania według cen rynkowych sprawiłoby naruszenie zasady pełnego odszkodowania) a metodą standardową.

27. Wyrok SN z 3 kwietnia 2019 r., II CSK 100/18, LEX nr 2648598.

28. Podobnie wymienione wyżej orzeczenia powoływane przez SN – wskazujące na brak wpływu takich czynników jak sprzedaż uszkodzonego samochodu.

29. A. Wąsiewicz, *op. cit.*, s. 43.

30. Korzystanie z tzw. metody kosztorysowej umożliwia niektórym poszkodowanym uzyskanie odszkodowania według cen autoryzowanych zakładów i naprawę pojazdu niższym kosztem.

31. Por. np. wyrok SN z dnia 3 kwietnia 2019 r., I CSK 100/18, LEX nr 2648598.

## Wykaz źródeł

- Bagińska E., *Formy reparacji szkody na mieniu we współczesnym prawie odszkodowawczym – konwergencje, przemilczenia i perspektywy*, [w:] *Odszkodowanie za ubytek wartości handlowej pojazdu poddanego naprawie*, Kowalewski E. [red.], TNOiK, Toruń 2012.
- Bezgotówkowa likwidacja szkód trudniejsza przez zakaz cesji wierzytelności*, „Dziennik Gazeta Prawna”, <https://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/1347240,zakaz-cesji-wierzytelnosci-utrudni-likwidacje-szkod.html> [dostęp: 15.09.2019].
- Kaliński M., *Tak zwany ubytek wartości handlowej jako składnik odszkodowania ubezpieczeniowego*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 10.
- Kodeks cywilny. Komentarz [art. 361]*, Gniewek E., Machnikowski P. [red.], CH Beck, Warszawa 2017.
- Krajewski M., *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017.
- Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, [w:] *Rozprawy prawnicze: Księga pamiątkowa profesora Maksymiliana Pazdana*, Ogiegło L., Popiołek W., Szpunar M. [red.], Wydawnictwo Zakamycze, Kraków 2005.
- Olędzka A., *Obniżenie wartości handlowej pojazdu po naprawie a odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2012, nr 1.
- System prawa prywatnego. Tom 6*, Olejniczak A. [red.], CH Beck, Warszawa 2018.
- Wąsiewicz A., *Odszkodowanie w razie szkody w pojeździe mechanicznym*, „Prawo Asekuracyjne” 1996, nr 3.

## Damage assessment in cases where the damaged vehicle has been repaired by the injured party – in light of the Supreme Court’s decision of 7 December 2018 (III CZP 51/18)

*This article presents an analysis regarding the possibility of change loss quantity over time. It explains two main trends in the judicature, their main differences and possible solutions.*

**Key words:** damages, loss, partial damage, insurance, loss of value.

**MATEUSZ KAŻMIERCZAK** – student V roku prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.