

## GLOSA

MATEUSZ KOSMOL

<https://doi.org/10.33995/wu2021.3.7>

## Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2019 roku (III CZP 84/18) w sprawie kosztów najmu pojazdu zastępczego [Glosa aprobująca]

*Przedmiotem glosy jest uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2019 roku (sygn. III CZP 84/18) dotycząca odpowiedzialności ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego za celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego w okresie przedłużającej się naprawy uszkodzonego pojazdu. Zdaniem autora, glosowana uchwała Sądu Najwyższego jest prawidłowa i zasługuje na aprobatę, co zostanie szczegółowo uzasadnione w treści glosy.*

**Słowa kluczowe:** ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, odszkodowanie, pojazd zastępczy, przedłużający się okres naprawy.

### I.

Komentowana uchwała Sądu Najwyższego (dalej: SN) z dnia 15 lutego 2019 roku, sygn. III CZP 84/18, (OSNC 2020/1/6), dotyczyła następującego zagadnienia prawnego: „Czy normalnym następstwem zdarzenia objętego zakresem odpowiedzialności ubezpieczyciela OC sprawcy szkody komunikacyjnej są wydatki na najem pojazdu zastępczego, w okresie przedłużającej się naprawy, powstałe na skutek działania podmiotu trzeciego, zewnętrznego wobec sprawcy szkody oraz poszkodowanego?”. Uchwała zapadła na kanwie następującego stanu faktycznego:

W marcu 2015 roku doszło do kolizji drogowej, w ramach której uszkodzenia doznał pojazd marki Volkswagen Passat. Sprawca szkody posiadał ważne ubezpieczenie OC. Samochód przyjęto do naprawy 8 maja 2015 roku, a podmiotem odpowiedzialnym za jej przeprowadzenie był renomowany zakład naprawczy wchodzący w skład sieci producenta. Oględziny pojazdu przez

przedstawiciela ubezpieczyciela zostały przeprowadzone 11 maja, 22 maja zakład naprawczy uzyskał zaakceptowaną przez ubezpieczyciela kalkulację naprawy. Jeszcze tego samego dnia doszło do zamówienia części zamiennych potrzebnych do jej przeprowadzenia. Pierwsza partia części została dostarczona do warsztatu 26 maja, a druga partia, w postaci przełącznika do pokrywy bagażnika, dopiero 3 lipca. Bez działającego przełącznika użytkownik samochodu nie mógłby jednak otworzyć bagażnika, co doprowadziło do sytuacji, w której odbiór naprawionego samochodu nastąpił dopiero 6 lipca 2015 roku. Powodem tak długiego czasu oczekiwania na części zamienne była zmiana lokalizacji magazynu centralnego i systemu dystrybucji części przez importera [w przedmiotowym okresie w całej Polsce wystąpiły problemy z bieżącą dostawą części zamiennych do samochodów tej marki]. Natomiast poszkodowany podjął decyzję o nieodbieraniu pojazdu, dopóki jego naprawa nie będzie w pełni sfinalizowana. W międzyczasie zawarł on ze spółką występującą w niniejszej sprawie w roli powoda (z uwagi na umowę cesji) umowę najmu pojazdu marki Hyundai i40 na okres od 8 maja do 6 lipca 2015 roku, co daje łącznie (aż) 60 dni. Koszty najmu wyniosły 15 600 zł netto (19 188 zł brutto), gdyż wynajmujący naliczał kwotę 260 zł netto (319,80 zł brutto) za każdy dzień jego trwania. Samochód zastępczy potrzebny był poszkodowanemu do wypełniania obowiązków związanych z prowadzeniem gospodarstwa domowego oraz do dojazdów do miejsca pracy. Pozwany zakład ubezpieczeń za uzasadniony uznał jedynie 21-dniowy okres najmu samochodu zastępczego, a ponadto zastosował stawkę w wysokości 233,70 zł brutto za dzień, w konsekwencji czego wypłacił powódce kwotę 4 907,70 zł.

Sąd Rejonowy uwzględnił powództwo w całości, podkreślając, że odszkodowanie przysługujące powódce od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty najmu pojazdu zastępczego ustalone według cen obowiązujących na lokalnym rynku. Wskazał, że koszty te należy obliczać za cały okres konieczny do dokonania naprawy uszkodzonego pojazdu, a przedłużający się *in casu* czas naprawy, wywołany problemami z dostawą części, pozostaje w związku przyczynowym ze szkodą, gdyż został spowodowany zmianą lokalizacji magazynu centralnego i systemu dystrybucji części zamiennych przez importera, na co nie miał wpływu warsztat odpowiedzialny za naprawę, skoro brakująca część nie była dostępna ani u dostawcy części, ani w innych serwisach. Ostatecznie uznał, że w czasie naprawy nie doszło do opóźnień obciążających zakład naprawczy, czas naprawy pojazdu był konieczny i uzasadniony, co oznacza, że koszty najmu należy w całości zwrócić powódce. Rozpatrujący apelację Sąd Okręgowy powziął jednak poważne wątpliwości prawne, którym dał wyraz w zagadnieniu prawnym przedstawionym SN do rozstrzygnięcia.

Zgodnie z uchwałą SN z dnia 15 lutego 2019 roku odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego obejmuje także celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego w okresie przedłużającej się naprawy, chyba że są one następstwem okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi poszkodowany lub osoba trzecia.

## II.

Przedmiotowa uchwała zasługuje na aprobatę z kilku powodów. W pierwszej kolejności należy wskazać, że zasadnie wynika z niej, iż wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego objęte są odpowiedzialnością z tytułu umowy odpowiedzialności cywilnej posiadacza

pojazdu mechanicznego także wtedy, gdy pojazd nie służył poszkodowanemu do prowadzenia działalności gospodarczej. Kwestia ta została już przesądzona we wcześniejszym orzecznictwie, a więc pogląd SN w głosowanej uchwale stanowi konsekwencję utrwalonej linii orzeczniczej<sup>1</sup>.

Zasadniczą kwestią rozpoznawaną przez SN było zagadnienie prawne koncentrujące się na aspekcie przedłużającej się naprawy i na wynikających z tego kosztach najmu pojazdu zastępczego. W tej mierze wcześniejsza judykatura dawała już pewne wskazówki. W wyroku SN z dnia 26 listopada 2002 roku<sup>2</sup> wskazano, że poszkodowany może żądać od sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela) zwrotu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego poniesionych jedynie w okresie naprawy pojazdu. Gdy chodzi o przedłużanie się naprawy ponad czas, którego można by rozsądnie oczekiwać w normalnym toku czynności, SN wskazał, że jeżeli naprawa przedłuża się z uwagi na działania samego poszkodowanego, choćby miał on „dobre intencje”, zwrot kosztów najmu powinien zostać stosownie zredukowany<sup>3</sup>. Należy dodać, że samo przekroczenie ceny nowego samochodu przez koszty najmu pojazdu zastępczego nie może automatycznie przesądzać o przyczynieniu się poszkodowanego do powiększenia rozmiaru szkody<sup>4</sup>.

Są jednak sytuacje, gdy naprawa przedłuża się z uwagi na czynniki zewnętrzne, za które odpowiedzialności nie ponosi ani poszkodowany (np. opóźnienie naprawy z uwagi na swoje działania / zaniechania), ani też zakład naprawczy (np. opieszałość z przeprowadzeniem naprawy). Może się zdarzyć, jak to miało miejsce w omawianej sprawie, że części potrzebnej do naprawy nie można przez pewien czas nabyć, mimo dołożenia najwyższej staranności przy jej poszukiwaniu przez zakład naprawczy. Powstaje więc pytanie, czy negatywne następstwa takiego obrotu sprawy powinny obciążyć poszkodowanego, czy sprawcę szkody (jego ubezpieczyciela).

SN stanął na stanowisku, że poszkodowany nie powinien zostać przez taki obrót spraw pokrzywdzony. Nie można bowiem nakładać na poszkodowanego obowiązku monitorowania prawidłowości

1. Por. w szczególności uchwała [?] SN z dnia 17 listopada 2011 r., sygn. III CZP 5/11, Legalis numer 381501. Rozwiązanie takie za słuszne uznał przykładowo R. Trzaskowski, *Koszty najmu pojazdu zastępczego jako szkoda*, „Palestra” 2012, nr 7–8, s. 129; por. także E. Kowalewski, *Uprawnienie poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym do pojazdu zastępczego – ujęcie prawnoporównawcze*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2011, nr 1, s. 17. Należy jednak odnotować, że *de lege lata* w praktycznie każdym zagranicznym porządku prawnym panują w tej mierze odmienne reguły, por. E. Kowalewski, *op. cit.*, s. 7–18, gdzie Autor porównuje zasady panujące w orzecznictwie i praktyce ubezpieczeniowej państw europejskich, w tym Austrii, Niemiec, Szwajcarii, Francji, Szwecji, Wielkiej Brytanii czy też Islandii, a ponadto USA i Kanady; w tej mierze por. także R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (perspektywa prawnoporównawcza)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2016, s. 52, [https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2018/08/Borysiak-W.Trzaskowski-R.\\_Dochodzenie-rozszcze%C5%84-o-naprawienie-szkody-w-postaci-koszt%C3%B3w-najmu-pojazdu-zast%C4%99pczego-perspektywa-prawnopor%C3%B3wnawcza.pdf](https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2018/08/Borysiak-W.Trzaskowski-R._Dochodzenie-rozszcze%C5%84-o-naprawienie-szkody-w-postaci-koszt%C3%B3w-najmu-pojazdu-zast%C4%99pczego-perspektywa-prawnopor%C3%B3wnawcza.pdf) [dostęp: 18.04.2021].
2. Sygn. V CKN 1397/00, Legalis numer 57306.
3. Wyrok SN z dnia 5 listopada 2004 r., sygn. II CK 494/03, Legalis numer 67722. Wyrok ten zapadł na kanwie stanu faktycznego, w którym uszkodzona została szyba autokaru. Pewnego dnia stosowna (nowa) szyba do uszkodzonego pojazdu została znaleziona na rynku niemieckim, w związku z czym istniała już możliwość jej nabycia, a następnie dokonania naprawy uszkodzonego autokaru. Jednakże poszkodowani kontynuowali poszukiwania w celu znalezienia tańszej szyby (z uwagi na, prawnie niewiążąca, sugestię likwidatora szkody), co ostatecznie spowodowało istotne wydłużenie czasu naprawy autokaru i konieczność dłuższego korzystania z pojazdu wynajętego.
4. Wyroki SN z dnia 8 września 2004 r., sygn. IV CK 672/03, Legalis numer 277761 oraz z dnia 18 marca 2003 r., sygn. IV CKN 1916/00, Legalis numer 275082.

naprawy lub poszukiwania części, gdy naprawa powierzona została profesjonalście. Dodatkowo SN wskazał, że nakaz zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów przez poszkodowanego nie może odnosić się do sytuacji, kiedy część zamienna potrzebna do wykonania naprawy nie jest dostępna na rynku. Sąd trafnie zauważył, że od poszkodowanego, który nie zajmuje się profesjonalnie mechaniką pojazdową, nie powinno się wymagać odbioru pojazdu częściowo / całkowicie nienaprawionego, którego stan nie pozwala na jego bezpieczne użytkowanie.

Powyższe stanowiska SN w pełni zasługują na aprobatę. Jak wskazał sam Sąd, w przeciwnym wypadku odpowiedzialność za przedłużającą się naprawę z przyczyn obciążających zakład naprawczy oraz podmioty, którymi posługuje się on przy wykonaniu zobowiązania (art. 474 k.c.), ponosiłby wobec poszkodowanego wykonawca usługi naprawczej, a nie sprawca szkody (jego ubezpieczyciel). Negatywnymi konsekwencjami przedłużającej się naprawy nie można obciążać poszkodowanego, skoro nie będzie on miał skutecznego roszczenia (art. 471 k.c.) wobec zakładu naprawczego.

### III.

Aby ostatecznie przesądzić przedmiotową sprawę, SN musiał przeanalizować również kwestię związku przyczynowego<sup>5</sup>. W tej mierze wskazał, że cechą adekwatnego związku przyczynowego nie jest ani typowość następstwa rozumiana jako konieczność jego wystąpienia, ani też jego statystycznie częste występowanie. Według SN anormalne jest następstwo, do którego doszło wskutek nadzwyczajnego zbiegu okoliczności, którego przeciętnie nikt nie bierze pod uwagę. Sąd zasadnie przyjął więc tezę, w myśl której skutek rzadko spotykany może być uznany za normalne następstwo w rozumieniu art. 361 § 1 k.c.<sup>6</sup> Jedynie bowiem nadzwyczajny zbieg okoliczności<sup>7</sup>, którego zasadniczo nikt nie bierze pod uwagę, powodować powinien wyłączenie odpowiedzialności odszkodowawczej<sup>8</sup>.

5. SN opierał swoje szczegółowe wywody na adekwatnym związku przyczynowym, co jest oczywiście prawidłowe [por. np. T. Dybowski, *Adekwatny czy konieczny związek przyczynowy?: [dokończenie]*, „Palestra” 1961, nr 5/7 [43], s. 35–36]; wskazał także, że związek przyczynowy jest zarówno przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej, jak i wyznacza zakres tej odpowiedzialności, co także jest tezą w pełni prawidłową [por. np. M. Kaliński, [w:] *System Prawa Prywatnego. Prawo zobowiązań – część ogólna. Tom 6*, [red.] A. Olejniczak, Warszawa 2018, s. 128; K. Pałka, *Związek przyczynowy w projekcie przepisów o wykonaniu i skutkach naruszenia zobowiązań*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2011, nr 2, s. 35], a ponadto zasadnie zauważył, że może wykraczać poza konsekwencje bezpośrednie, a więc mieć charakter pośredni [por. np. M. Kaliński, *op. cit.*, s. 137].
6. Podejście takie znajduje oparcie w wypowiedziach przeważającej części przedstawicieli nauki, por. np. M. Kaliński, *op. cit.*, s. 32 i nast. i przywoływana tam literatura.
7. Warto zarazem odnotować, że w wyroku SN z dnia 18 maja 2000 r., sygn. III CKN 810/98, Legalis numer 315818, wskazano na „przypadkowy”, a nie na „nadzwyczajny”, zbieg okoliczności, jako na okoliczność wyłączającą zachodzenie związku przyczynowego („Nie mieści się w płaszczyźnie adekwatnego związku przyczynowego skutek, który wprawdzie daje się łączyć z określonym zdarzeniem początkowym w sensie oddziaływania sprawczego, ale jest następstwem nietypowym, tj. niewystępującym w kolejności zdarzeń, która charakterystyczna jest dla określonej przyczyny, i przez to niedającym się uwzględnić w ewentualnych przewidywaniach, a zarazem zależny jest w istocie od innych zdarzeń, które w zbiegu z przyczyną wyjściową jawią się jako przypadkowy zbieg okoliczności.”).
8. Jako przykłady nadzwyczajnego zbiegu okoliczności wyłączającego odpowiedzialność odszkodowawczą opartą na teorii adekwatnego związku przyczynowego wskazać można sytuację, w których: 1) Z winy budowniczego A doszło do zawalenia się budowli. W pobliskim domu mężczyzna B zmarł wskutek doznanego wstrząsu. 2) Pojazd najedźdza na przechodnia A, który to w kieszeni ma załadowany pistolet. W wyniku najechania dochodzi

*In casu* powstało więc pytanie, czy przedłużająca się naprawa spowodowana brakiem części zamiennej na polskim rynku, a nie działaniem / zaniechaniem poszkodowanego czy też opieszałością zakładu naprawczego, powinna zostać potraktowana jako nadzwyczajny zbieg okoliczności, którego co do zasady nie bierze się pod uwagę. SN zasadnie nie przychylił się do takiej interpretacji i wskazał, że przedłużająca się naprawa jest normalnym skutkiem kolizji, „skoro występuje w zwykłym toku rzeczy i jest dość typowym, hipotetycznie możliwym do przewidzenia zjawiskiem”. Zarazem podkreślił, że przedłużanie się naprawy było spowodowane przyczynami o charakterze obiektywnym, których nie można było przewyżyczyć.

Istotne rozważania SN dotyczyły także problematyki ewentualnego przerwania (zerwania) związku przyczynowego, co SN definiuje jako „wystąpienie zdarzenia, które nie jest normalnym, adekwatnym skutkiem określonej przyczyny, ale nowym, niezależnym ogniwem w łańcuchu przyczynowo-skutkowym (*nova causa interveniens*)”<sup>9</sup>. SN prawidłowo wskazał, że do przerwania związku przyczynowego nie doszło, gdyż odpowiedzialności za przedłużającą się naprawę nie sposób przypisać poszkodowanemu ani osobie trzeciej (a stanu faktycznego *in casu* nie cechowała nadzwyczajność).<sup>10</sup>

#### IV.

Głosowane orzeczenie warto ocenić z perspektywy poszkodowanego oraz sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela), pod kątem kosztów składek z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, przewidywalności (pewności) prawa oraz jego sprawiedliwości (słuszności).

Z perspektywy poszkodowanego głosowane orzeczenie jest zdecydowanie korzystne i słuszne, a więc „subiektywnie sprawiedliwe”. *A contrario*, dla sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela) jest niekorzystne i z tego punktu widzenia może być postrzegane jako krzywdzące. Dlaczego bowiem sprawca szkody (jego ubezpieczyciel) ma odpowiadać za swoisty (aczkolwiek zdecydowanie nie nadzwyczajny) zbieg okoliczności w postaci braku części zamiennej na rynku? A co, gdy sytuacja

---

do niekontrolowanego wystrzału, wskutek czego przechodzień B doznaje szkody na osobie. 3] Kierowca samochodu A nagle skręca i wpada na słup od przewodów elektrycznych, czego dokonuje w celu uniknięcia potrącenia przechodnia B. Dochodzi do spięcia, w wyniku którego robotnik pracujący przy maszynie kilka kilometrów doznaje porażenia. Ww. przykłady za T. Dybowski, *op. cit.*, s. 34–35, który odwołuje się w tej mierze do prac A. Ohanowicza, F. Zolla i W. Prossera. Zarazem wskazać należy, że gdyby ocenę powyższych przypadków przeprowadzać przy użyciu teorii koniecznego, a nie adekwatnego związku przyczynowego, to ww. sytuacje prawdopodobnie prowadziłyby do aktualizacji obowiązku odszkodowawczego, por. *ibidem*, s. 34–35.

9. Co do pojęcia *nova causa interveniens* por. np. M. Kaliński, *op. cit.*, s. 137 i nast. Co do kwestii *causa superveniens* (nieanalizowanej przez SN w głosowanym orzeczeniu) por. w szczególności wyrok SN z dnia 29 kwietnia 2010 r., sygn. IV CSK 467/09, Legalis numer 237026, gdzie stwierdza się, że *causa superveniens* (przyczyna dodatkowa, zwana także hipotetyczną, rezerwową lub zapasową) wpływać może nie tyle na spełnienie przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, ile na wysokość szkody [i przesądzać zarazem o wysokości należnego odszkodowania]. Por. ponadto E. Bagińska, *Odpowiedzialność deliktowa w razie niepewności związku przyczynowego. Studium prawnoporównawcze*, TNOiK, Toruń 2013, s. 187.
10. Jako przykłady takich sytuacji SN przywołał między innymi złą organizację pracy warsztatu naprawczego, nieuzasadnione przestoje w trakcie naprawy, nieprawidłową naprawę, która spowoduje konieczność jej korekty, czy też przedłużającą się naprawę spowodowaną czynem niedozwolonym (np. kradzież części przygotowanych do naprawy).

taka trwałaby dłużej, przykładowo rok?<sup>11</sup> Zestawienie tych perspektyw nie wnosi może zbyt wiele do dyskusji, aczkolwiek wskazuje, że rozwiązanie przyjęte przez SN, choć formalnie prawidłowe, nie jest w pełni sprawiedliwe, z punktu widzenia uzasadnionych interesów stron stosunku ubezpieczenia. Warto jednak wskazać, że interes poszkodowanego wydaje się ważniejszy niż interes sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela), gdyż to poszkodowany doznał uszczerbku, w związku z czym jest w zdecydowanie gorszej sytuacji.

Z punktu widzenia wpływu komentowanego orzeczenia na koszty składek z tytułu ubezpieczenia OC należy wskazać, że: 1) głosowana uchwała w pewnym stopniu prawdopodobnie wpłynie na wysokość tych składek; 2) dla użytkowników pojazdów wpływ ten będzie negatywny, gdyż niewykluczone jest podwyższenie składek z uwagi na zwiększone ryzyko przyjmowane przez ubezpieczycieli. Nie powinno to jednak skłaniać do negatywnej oceny głosowanej uchwały SN, gdyż jej wpływ na wzrost kosztów ubezpieczenia OC będzie niewielki, a ponadto jest to argument jedynie poboczny, wynikający z holistycznego spojrzenia na prawo.

Przy patrząc się ocenianej uchwale z perspektywy przewidywalności (pewności) prawa, zauważymy, że rozstrzygnięcie SN zasługuje na zdecydowaną aprobatę. Stosując w przyszłości klarowne wytyczne sformułowane przez SN, stosunkowo łatwo ocenić będzie, czy koszty najmu pojazdu zastępczego wynikające z przedłużającej się naprawy (spowodowanej np. brakiem części zamiennych na rynku) powinien ponieść sam poszkodowany, czy też sprawca szkody (jego ubezpieczyciel)<sup>12</sup>. Przedmiotowa uchwała sprzyja więc przewidywalności prawa.

Na płaszczyźnie sprawiedliwości (słuszności) prawa warto zastanowić się, czy rozstrzygnięta przez SN kwestia nie upraszcza nadto rzeczywistości. Być może sprawiedliwiej byłoby rozłożyć koszty między poszkodowanego oraz sprawcę szkody (jego ubezpieczyciela), np. w stosunku 50/50, skoro mamy do czynienia z sytuacją wyjątkową (aczkolwiek nie nadzwyczajną), pozostającą poza sferą wpływu zarówno poszkodowanego, jak i sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela), a nawet poza sferą wpływu zakładu naprawczego.

## V.

Powyższe rozważania kierują nas na grunt szeroko rozumianej odpowiedzialności częściowej (proporcjonalnej)<sup>13</sup>. W doktrynie austriackiej wskazano, że koncepcja ta może być stosowana

11. Co prawda w niniejszej sprawie mieliśmy do czynienia z sytuacją możliwą do przewidzenia, jednak nie była to sytuacja ani zupełnie „zwyčajna”, ani też bardzo często występująca, gdy naprawia się uszkodzony pojazd.
12. Jedynie „stosunkowo łatwo”, gdyż stosowanie prawa cywilnego jest w znacznej mierze nieprzewidywalne, i to niezależnie od przedmiotu sporu. Gdyby więc przedłużająca się naprawa spowodowana brakiem części zamiennych na rynku trwała np. aż rok, to należałoby raczej stwierdzić, że sytuacja taka podpada już pod nadzwyczajny bieg okoliczności, za który sprawca szkody (jego ubezpieczyciel) odpowiadać nie powinien. Rozwiązanie odmienne byłoby bowiem istotnie niesprawiedliwe, gdyż wygenerowałoby olbrzymie koszty dla sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela), na co nie można byłoby się zgodzić. W tym przykładzie najważniejsze jest jednak to, że skutki szkody (następstwa czynu niedozwolonego) byłyby zdecydowanie anormalne, bardzo nietypowe oraz praktycznie niemożliwe do przewidzenia *ex ante* (równie dobrze taka naprawa mogłaby bowiem trwać np. cztery lata). Dodatkowym argumentem byłaby tutaj także zasada proporcjonalności oraz ekonomicznej racjonalności rozwiązań prawnych. Każdą sprawę należy więc rozstrzygać indywidualnie, a kierowanie się w przyszłym orzecznictwie niniejszą uchwałą powinno być dokonywane z pewną dozą ostrożności.
13. Por. w szczególności E. Bagińska, *op. cit.*, s. 191–202.

„we wszystkich wypadkach, w których zaistniały potencjalne źródła szkody, czy to związane z osobą poszkodowanego (np. szczególna predyspozycja chorego), czy to z siłą wyższą lub zewnętrznymi czynnikami, których nie da się przypisać innej osobie trzeciej”<sup>14</sup>. Dokonując oceny odpowiedzialności częściowej, Ewa Bagińska wskazała, że „Zarówno względy słuszności, jak i prewencji wymagają, aby sprawca był obciążony obowiązkiem wynagrodzenia tylko tej części szkody, którą mógł wyrządzić, a nie całej szkody, którą w pewnym stopniu mogła spowodować (lub spowodowała) inna przyczyna (czy to działanie innej osoby, czy też siła natury)”<sup>15</sup>. Skoro zatem przedłużająca się naprawa wynikała *in casu* przede wszystkim z braku części na rynku, a więc z „nieszczęśliwego” (ale nie nadzwyczajnego) zbiegu okoliczności, to teoretycznie można by uznać, że sprawca szkody (jego ubezpieczyciel) powinien odpowiadać jedynie częściowo.

Jakkolwiek idea taka może wydawać się zasadna ze sprawiedliwościowego punktu widzenia, to *de lege lata* jest raczej wykluczona. Polskie prawo zobowiązań z tytułu czynów niedozwolonych jest bowiem oparte na idei „wszystko albo nic”, a idea „mniej lub więcej” jest jedynie swoistym „głosem przyszłości”<sup>16</sup>. Ciężar szkody nie może być proporcjonalnie podzielony pomiędzy poszkodowanego oraz sprawcę szkody (jego ubezpieczyciela), gdyż poszkodowany nie przyczynił się ani do powstania, ani do zwiększenia rozmiaru poniesionej przez siebie szkody (art. 362 k.c.).

Wydaje się, że częściowe przyznanie przez Sąd kosztów poniesionych na najem pojazdu zastępczego nie było jednak *in casu* wykluczone, gdyż jak wskazuje orzecznictwo, „[...] w przypadku kosztów naprawy pojazdu służących bezpośrednio wyeliminowaniu już istniejącej szkody majątkowej interes poszkodowanego podlega intensywniejszej ochronie niż wydatków na najem pojazdu zastępczego, które nie służą wyrównaniu szkody – utrata możliwości korzystania z rzeczy nie jest szkodą – lecz jedynie wyeliminowaniu negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu”<sup>17</sup>. W związku z tym sądowni przysługuje luz decyzyjny w kwestii ustalenia kwoty, która powinna należeć się poszkodowanemu. W toku postępowania sąd będzie musiał rozważyć, czy poszkodowanemu w ogóle należy się zwrot wydatków na najem pojazdu zastępczego, a jeżeli tak – to w jakiej konkretnie kwocie i za jaki dokładnie okres<sup>18</sup>. Należy bowiem zachować rozsądną proporcję pomiędzy korzyścią poszkodowanego a obciążeniem sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela), gdyż wydatki poniesione

14. B. A. Koch przywoływany w E. Bagińska, *op. cit.*, s. 192.

15. *Ibidem*, s. 353.

16. *Ibidem*, s. 358–359. Por. również M. Kaliński, *op. cit.*, s. 90–91.

17. Tak uchwała SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., sygn. III CZP 20/17, Legalis numer 1651540, przywołując uchwałę (?) SN z dnia 17 listopada 2011 r., sygn. III CZP 5/11, Legalis numer 381501. Za nieuznawaniem samej utraty możliwości korzystania z rzeczy automatycznie za szkodę majątkową także M. Wałachowska, *Utrata posiadania rzeczy jako szkoda ze szczególnym uwzględnieniem pojazdu mechanicznego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, [red.] E. Kowalewski, TNOiK, Toruń 2011, s. 68 i nast.; E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r., sygn. III CZP 20/17*, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2018, nr 7–8, s. 42–43. Odmienne (utrata możliwości korzystania z rzeczy stanowi szkodę majątkową) wyrok SN z dnia 8 września 2004 r., sygn. IV CK 672/03, Legalis numer 277761; wyrok niemieckiego SN z dnia 9 lipca 1986 r., sygn. GSZ 1/86, BGHZ 98, 212; podobnie art. VI.-2:206 [2] [a] Projektu Wspólnej Ramy Odniesienia [DCFR]: „[1] Loss caused to a person as a result of an infringement of that person’s property right or lawful possession of a movable or immovable thing is legally relevant damage. [2] In this Article: [a] loss includes being deprived of the use of property [...]”, por. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *op. cit.*, s. 51.

18. E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *op. cit.*, s. 43.

na pojazd zastępczy muszą być celowe oraz ekonomicznie uzasadnione<sup>19</sup>. W sytuacji faktycznej stanowiącej podstawę do wydania głosowanej uchwały SN zasadnie uznał, że wydatki poszkodowanego spełniały te wymagania.

## VI.

Podsumowując rozważania, należy ponownie wyrazić opinię, że głosowana uchwała Sądu Najwyższego zasługuje na aprobatę. Wątpliwości wywołują jedynie nieliczne kwestie szczegółowe, aczkolwiek nie wpływają one istotnie na merytoryczne rozstrzygnięcie w przedmiotowej sprawie. I tak, SN nie przeanalizował, czy pojazd zastępczy był zbliżony parametrami do pojazdu uszkodzonego<sup>20</sup>. Ponadto nie wziął pod uwagę, że korzystając z samochodu zastępczego, poszkodowany oszczędza koszty eksploatacji własnego pojazdu, co powinno wpływać na ostateczną wysokość należnego odszkodowania<sup>21</sup>.

Z głosowanej uchwały wynika istotny wniosek o charakterze ogólnym, iż związek przyczynowy jest w istocie narzędziem słusznościowym, dzięki któremu orzeczenia sądowe mają być wyważone, a więc sprawiedliwe<sup>22</sup>. Zarazem pamiętać należy, że analizowana uchwała zapadła

---

19. *Ibidem*, s. 42–44; M. Wałachowska, *op. cit.*, s. 79.

20. Oczywiście nie zrobił tego z uwagi na fakt, że zostało mu przedstawione konkretne zagadnienie prawne do rozstrzygnięcia, a więc mamy do czynienia z uchwałą, a nie wyrokiem. W tej mierze warto jednak wskazać, że zwrot kosztów najmu co do zasady powinien obejmować jedynie wydatki poczynione na pojazd zbliżony do pojazdu uszkodzonego, por. R. Trzaskowski, *op. cit.*, s. 129. Pojazdy *in casu* były natomiast bardzo do siebie zbliżone, gdyż ostatecznie różniły się tylko szczegółami, por. R. Rybicki, *i40 kontra VW Passat: czy Hyundai okazał się lepszy od Volkswagena?*, „Auto Świat” czerwiec 2012, [https://www.auto-swiat.pl/testy/testy-nowych-samochodow/i40-kontra-vw-passat-czy-hyundai-okazal-sie-lepszy-od-volkswagena/bp72e0y?utm\\_source=www.auto-swiat.pl\\_viasg\\_auto-swiat&utm\\_medium=referal&utm\\_campaign=leo\\_automatic&srcc=ucs&utm\\_v=2](https://www.auto-swiat.pl/testy/testy-nowych-samochodow/i40-kontra-vw-passat-czy-hyundai-okazal-sie-lepszy-od-volkswagena/bp72e0y?utm_source=www.auto-swiat.pl_viasg_auto-swiat&utm_medium=referal&utm_campaign=leo_automatic&srcc=ucs&utm_v=2) [dostęp: 2.04.2021].

21. Por. w szczególności uchwała (?) SN z dnia 17 listopada 2011 r., sygn. III CZP 5/11, Legalis numer 381501; wyrok SN z dnia 8 września 2004 r., sygn. IV CK 672/03, Legalis numer 277761. Niniejszy postulat pozytywnie ocenia np. R. Trzaskowski, *op. cit.*, s. 129. Także w wielu zagranicznych porządkach prawnych stosuje się ryczałtową redukcję odszkodowania o nieponiesione koszty eksploatacji własnego pojazdu, por. E. Kowalewski, *op. cit.*, s. 10–14 i 16–17; R. Trzaskowski, W. Borysiak, *op. cit.*, s. 52–53. Sytuacja ta zbliżona jest do tzw. *compensatio lucri cum damno*, por. w tej mierze E. Bagińska, [w:] *System Prawa Medycznego. Odpowiedzialność prywatnoprawna. Tom 5*, [red.] E. Bagińska, CH Beck, Warszawa 2021, s. 690; Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, CH Beck, Warszawa 2020, s. 99. Rozwiązanie przyjęte przez SN w głosowanej uchwale ma jednak także pozytywne strony i jest „do obrony”. Przedmiotowe wydatki eksploatacyjne są bowiem w pewnym sensie nieuchwytnie, gdyż zupełnie niemożliwe jest ich rzetelne wyliczenie, a jedyne, co można zrobić, to przyjmować pewną wartość ryczałtową niezależnie od danej sprawy (np. każdorazowo 10% kosztów najmu pojazdu zastępczego). Podkreślenia wymaga również, że najmuąc samochód zastępczy, także ponosi się pewne koszty eksploatacyjne. Nieuwzględnianie ww. oszczędności sprzyja ponadto obrotowi wierzytelnościami odszkodowawczymi (tak jak to miało miejsce w niniejszej sprawie). Na koniec rzecz prawdopodobnie najważniejsza – *in casu* mamy do czynienia z uchwałą koncentrującą się na wybranym zagadnieniu prawnym dotyczącym kauzalności, a nie z wyrokiem.

22. Na marginesie wskazać można, że na gruncie prawno-karnym, co pozostaje aktualne również na gruncie cywilnoprawnym, zauważono, iż adekwatny związek przyczynowy szeroko otwiera „wrota do samowoli”, por. M. Mayer przywoływany w R. Rabiega, *Związek przyczynowy jako podstawowy warunek pozwalający na przypisanie odpowiedzialności sprawcy przestępstwa skutkowego. Próba uporządkowania pojęć*, „Acta



na kanwie określonego stanu faktycznego oraz konkretnego zagadnienia prawnego, a jej stosowanie w innych postępowaniach sądowych powinno być dokonywane z pewną dozą ostrożności. Gdyby bowiem naprawa pojazdu bardzo istotnie się przedłużała (np. trwałaby wiele miesięcy), to negatywnymi skutkami takiej sytuacji nie powinno obciążać się wyłącznie sprawcy szkody (jego ubezpieczyciela), gdyż byłoby to nieuzasadnione i niesprawiedliwe.

## Wykaz źródeł

- Bagińska E., [w:] *System Prawa Medycznego. Odpowiedzialność prywatnoprawna. Tom 5*, Bagińska E. [red.], CH Beck, Warszawa 2021.
- Bagińska E., *Odpowiedzialność deliktowa w razie niepewności związku przyczynowego. Studium prawnoporównawcze*, TNOiK, Toruń 2013.
- Dybowski T., *Adekwatny czy konieczny związek przyczynowy?: (dokończenie)*, „Palestra” 1961, nr 5/7 (43).
- Kaliński M., [w:] *System Prawa Prywatnego. Prawo zobowiązań – część ogólna. Tom 6*, Olejniczak A. [red.], CH Beck, Warszawa 2018.
- Kowalewski E., *Uprawnienie poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym do pojazdu zastępczego – ujęcie prawnoporównawcze*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2011, nr 1.
- Kowalewski E., Ziemiak M.P., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r., sygn. III CZP 20/17*, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2018, nr 7–8.
- Pałka K., *Związek przyczynowy w projekcie przepisów o wykonaniu i skutkach naruszenia zobowiązań*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2011, nr 2.
- Rabiega R., *Związek przyczynowy jako podstawowy warunek pozwalający na przypisanie odpowiedzialności sprawcy przestępstwa skutkowego. Próba uporządkowania pojęć*, „Acta Iuris Stetinensis” 2014, tom 8.
- Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania – część ogólna*, CH Beck, Warszawa 2020.
- Rybicki R., *i40 kontra VW Passat: czy Hyundai okazał się lepszy od Volkswagena?*, „Auto Świat” czerwiec 2012, [https://www.auto-swiat.pl/testy/testy-nowych-samochodow/i40-kontra-vw-passat-czy-hyundai-okazal-sie-lepszy-od-volkswagena/bp72e0y?utm\\_source=www.auto-swiat.pl\\_viasg\\_auto-swiat&utm\\_medium=referal&utm\\_campaign=leo\\_automatic&srcc=ucs&utm\\_v=2](https://www.auto-swiat.pl/testy/testy-nowych-samochodow/i40-kontra-vw-passat-czy-hyundai-okazal-sie-lepszy-od-volkswagena/bp72e0y?utm_source=www.auto-swiat.pl_viasg_auto-swiat&utm_medium=referal&utm_campaign=leo_automatic&srcc=ucs&utm_v=2) [dostęp: 02.04.2021].
- Trzaskowski R., Borysiak W., *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (perspektywa prawnoporównawcza)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2016, [https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2018/08/Borysiak-W.Trzaskowski-R.\\_Dochodzenie-rozszcze%C5%84-o-naprawienie-szkody-w-postaci-koszt%C3%B3w-najmu-pojazdu-zast%C4%99pczego-perspektywa-prawnopor%C3%B3wnawcza.pdf](https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2018/08/Borysiak-W.Trzaskowski-R._Dochodzenie-rozszcze%C5%84-o-naprawienie-szkody-w-postaci-koszt%C3%B3w-najmu-pojazdu-zast%C4%99pczego-perspektywa-prawnopor%C3%B3wnawcza.pdf) [dostęp: 18.04.2021].

---

Iuris Stetinensis” 2014, tom 8, s. 187. Według mnie, przynajmniej na gruncie cywilnoprawnym, jest to jednak teoria dająca najbardziej sprawiedliwe rezultaty *in casu*, a sprawiedliwość rozstrzygnięć sądowych jest nieocenioną wartością. Jak zasadnie wskazuje Tomasz Dybowski: „Jeżeli na pewien zakres swobodnej oceny sędziowskiej godzimy się na każdym niemal kroku, to wydaje mi się, że również w kwestii często tak skomplikowanej, jaką jest ustalenie związku przyczynowego jako przesłanki odpowiedzialności, również musimy się zgodzić”, por. T. Dybowski, *op. cit.*, s. 31.

Trzaskowski R., *Koszty najmu pojazdu zastępczego jako szkoda*, „Palestra” 2012, nr 7–8.  
Wałachowska M., *Utrata posiadania rzeczy jako szkoda ze szczególnym uwzględnieniem pojazdu mechanicznego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Kowalewski E. [red.], TNOiK, Toruń 2011.

## **Gloss to the Supreme Court resolution of February 15<sup>th</sup>, 2019 (III CZP 84/18)**

*The subject of this gloss is the Supreme Court resolution dated 15<sup>th</sup> February 2019, case no. III CZP 84/18 concerning compensation under the motor third party liability insurance for the reasonable and economically justified expenses incurred by the injured party for renting a replacement vehicle during the prolonged repair period. According to the author of this gloss, the decision in question is correct, which will be explained in detail in the content of this work.*

**Keywords:** motor third party liability insurance, compensation, a replacement vehicle, prolonged repair period.

**MGR MATEUSZ KOSMOL** – Katedra Prawa Cywilnego, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego

e-mail: m.kosmol@prawo.ug.edu.pl

ORCID: 0000–0002–4620–2404