

STANDARDY LIKWIDACJI SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH W RAMACH UBEZPIECZENIA OC I AC

Rola biegłego sądowego

REDAKCJA NAUKOWA

Aneta Łazarska

AUTORZY

Natalia Dubiel

Teresa Kalinowska

Kamil Korycki

Aneta Łazarska

Adam Olejniczak

Marcin Orlicki

Jakub Pokrzywniak

Małgorzata Sekuła-Leleno

Ryszard A. Stefański

Grzegorz Zawisza



Wolters Kluwer

STANDARDY LIKWIDACJI SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH W RAMACH UBEZPIECZENIA OC I AC

Rola biegłego sądowego

REDAKCJA NAUKOWA

Aneta Łazarska

AUTORZY

Natalia Dubiel

Teresa Kalinowska

Kamil Korycki

Aneta Łazarska

Adam Olejniczak

Marcin Orlicki

Jakub Pokrzywniak

Małgorzata Sekuła-Leleno

Ryszard A. Stefański

Grzegorz Zawisza

Stan prawny na 1 stycznia 2025 r.

Recenzent

Dr hab. Szymon Byczko, prof. Uniwersytetu Łódzkiego

Wydawczyni

Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktorka prowadząca

Joanna Cybulska

Opracowanie redakcyjne

Katarzyna Świerk-Bożek

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski

prawolubni

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujemy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2025

ISBN 978-83-8390-292-0

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. +48 728 313 462

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIIS TREŚCI

Wykaz skrótów	7
Wprowadzenie.....	9
<i>Adam Olejniczak</i>	
Nieponiesione koszty naprawy a pojęcie szkody podlegającej naprawieniu	11
<i>Aneta Łazarska</i>	
Refundacja kosztów prywatnej opinii rzeczoznawcy samochodowego przez ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.....	25
<i>Marcin Orlicki</i>	
Ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej – dłużnik jak każdy inny czy gwarant sprawiedliwości odszkodowawczej? O <i>deep pocket syndrome</i> w kontekście tzw. standardów odszkodowawczych.....	41
<i>Jakub Pokrzywniak</i>	
Uwagi o tzw. kosztorysowej metodzie likwidacji szkód z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.....	55

Grzegorz Zawisza

Średnie stawki za naprawę pojazdu w ramach umowy ubezpieczenia auto-casco posiadaczy pojazdów mechanicznych	71
--	-----------

Kamil Korycki

Podatek VAT w odszkodowaniach wypłacanych z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej...	83
--	-----------

Natalia Dubiel

Wybrane aspekty terminowej likwidacji majątkowej szkody komunikacyjnej	103
---	------------

Ryszard A. Stefański

Odpowiedzialność karna biegłego związana z wydaniem opinii	127
---	------------

Małgorzata Sekuła-Leleno

Cywilnoprawne aspekty odpowiedzialności biegłego sądowego	153
--	------------

Teresa Kalinowska

Wyłączenie biegłego sądowego w postępowaniu cywilnym na przykładzie likwidacji szkód komunikacyjnych	175
---	------------

Bibliografia.....	195
--------------------------	------------

Orzecznictwo	205
---------------------------	------------

WYKAZ SKRÓTÓW

Akty prawne

k.c.	– ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2024 r. poz. 1061 ze zm.)
k.k.	– ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2024 r. poz. 17 ze zm.)
Konstytucja RP	– Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.)
k.p.c.	– ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 1568 ze zm.)
k.p.k.	– ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 37 ze zm.)
pr. przeds.	– ustawa z 6.03.2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2024 r. poz. 236 ze zm.)
u.d.u.r.	– ustawa z 11.09.2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2024 r. poz. 838 ze zm.)
u.u.o.	– ustawa z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 2500)

Czasopisma, zbiory orzecznictwa

AUWr	– Acta Universitatis Wratislaviensis
OSNAPiUS	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Administracyjna, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
OSNC	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
OSNCK	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna i Karna
OSNCP	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
OSN(K)	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna

OSNKW	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa
OSNP	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych
OSNwSK	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego w Sprawach Karnych
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
Prok. i Pr.	– Prokuratura i Prawo
PS	– Przegląd Sądowy
WPP	– Wojskowy Przegląd Prawniczy

Inne

KNF	– Komisja Nadzoru Finansowego
NSA	– Naczelny Sąd Administracyjny
SA	– sąd apelacyjny
SN	– Sąd Najwyższy
SO	– sąd okręgowy
SOKiK	– Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
SR	– sąd rejonowy
TK	– Trybunał Konstytucyjny
TSUE	– Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
VAT	– podatek od towarów i usług
WSA	– wojewódzki sąd administracyjny

WPROWADZENIE

Problematyka kompensacji szkody w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest przedmiotem wciąż rozwijającego się orzecznictwa sądowego i sporów doktryny. W judykaturze Sądu Najwyższego nadal aktualne są zagadnienia dotyczące między innymi kwestii szacowania szkody w ramach ubezpieczenia OC pojazdów mechanicznych, w tym refundacji nieponiesionych kosztów, zwrotu wydatków na naprawę uszkodzonego pojazdu, rekompensaty kosztów pojazdu zastępczego, ekspertyzy czy kosztów holowania oraz innych wydatków, jak też kwestie dotyczące dopuszczenia dowodu z opinii biegłego / opinii prywatnej w tego typu sprawach oraz odpowiedzialności cywilnej i karnej biegłego za wydaną opinię.

Monografia obejmuje zatem zarówno problematykę samej kompensacji szkody w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jak i zagadnienia procesowe oraz ustrojowe związane z odpowiedzialnością biegłego. Autorzy podejmują aktualne problemy dla praktyki likwidacji szkód komunikacyjnych, ale i praktyki sądowej, choćby takie jak dotychczasowe standardy likwidacji szkód komunikacyjnych, w tym zjawisko *deep pocket syndrome*, czyli praktykę różnicowania zakresu odpowiedzialności (odszkodowawczej) w zależności od statusu majątkowego dłużnika. Próbują także dokonać oceny prawnej wprowadzenia, przy zawieraniu umów dobrowolnego ubezpieczenia pojazdów, pojęcia „stawki średnie” za naprawę pojazdu (umów zawieranych przy wykorzystaniu wzorca umownego) i konsekwencji przy ustalaniu wysokości odszkodowania, które ma być wypłacone przez ubezpieczyciela.

Godne uwagi są także dwa opracowania poświęcone karnej odpowiedzialności biegłego za wydaną opinię oraz odpowiedzialności cywilnej biegłego. Na gruncie prawa karnego fałszywą opinią jest zarówno taka opinia, która zawiera nieprawdę, jak i taka, w której prawda została zatajona. Problematyka odpowiedzialności cywilnej biegłego także rodzi spory jurydyczne, o czym świadczą kolejne orzeczenia sądowe. Znamienne, że ustawodawca nie zdecydował się jednak dotychczas na jednoznaczne uregulowanie tych kwestii w przepisach prawa, mimo że ma ona doniosłe znaczenie z punktu widzenia rzetelnego procesu oraz rzetelnych standardów likwidacji szkód komunikacyjnych. W monografii omawiane są zarówno kwestie metodologii związanej z likwidacją szkód komunikacyjnych, jak i zagadnienia ogólne dotyczące cywilistycznych zasad szacowania szkody. Będzie ona niezwykle użyteczna dla sędziów, prokuratorów, adwokatów, radców prawnych, biegłych sądowych, ekspertów, likwidatorów, ubezpieczycieli, ubezpieczonych, konsumentów oraz wszystkich, którzy chcą poszerzyć swoją wiedzę związaną z kompensacją szkody w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

dr hab. Aneta Łazarska
prof. Uczelni Łazarskiego w Warszawie

Adam Olejniczak

NIEPONIESIONE KOSZTY NAPRAWY A POJĘCIE SZKODY PODLEGAJĄCEJ NAPRAWIENIU

1. Wprowadzenie

Przedmiotem niniejszej refleksji będzie kwestia sposobu kompensacji tzw. szkody komunikacyjnej – uszczerbku majątkowego doznanego przez podmiot w następstwie uszkodzenia jego rzeczy (np. samochodu). Zasadnicza kwestia podejmowana niżej dotyczy rozstrzygnięcia „metody kosztorysowej” naprawienia szkody, a polegającej na obciążeniu podmiotu odpowiedzialnego za wyrządzenie szkody obowiązkiem świadczenia pieniężnego ustalonego w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy uszkodzonej rzeczy, nawet zanim naprawa taka nastąpi i bez względu na to, czy w ogóle do niej dojdzie.

Zgodnie z regułami określonymi w Kodeksie cywilnym poszkodowany może dokonać wyboru naprawienia szkody (tożsame znaczeniowo: odszkodowanie, kompensata) bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, a więc restytucję naturalną, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, a więc świadczenie pieniężne (art. 363 § 1 k.c.). W orzecznictwie utrwalone jest obecnie stanowisko, że poszkodowany nie jest pozbawiony możliwości dokonania takiego wyboru także w razie od-

powiedzialności ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC sprawcy szkody¹.

Ze względu na osobę ubezpieczyciela realizacja tego obowiązku naprawienia szkody komunikacyjnej polega zawsze i wyłącznie na świadczeniu w pieniądzu (art. 822 § 1 k.c.). Dopuszczalność takiej regulacji badał Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, potwierdzając jej zgodność z prawem unijnym. Jednocześnie z judykatury Trybunału wynika, że zakres odszkodowań wypłacanych poszkodowanemu z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego jest co do zasady regulowany przez prawo krajowe², niemniej przepisy te nie mogą pozbawiać przepisów unijnych skuteczności (*effet utile*), w szczególności wyłączając z urzędu lub ograniczając w nieproporcjonalny sposób prawo poszkodowanego do uzyskania odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC związanego z ruchem pojazdów mechanicznych³. W konsekwencji wypłata tego świadczenia może być uzależniona jedynie od spełnienia warunków wyraźnie określonych w umowie, a warunki te nie mogą skutkować wyłączeniem lub ograniczeniem wynikającego z art. 3 dyrektywy 2009/103/WE⁴, spoczywającego na ubezpieczycielu obowiązku pokrycia w pełni odszkodowania, jakie osoba odpowiedzialna za szkodę powinna zapewnić poszkodowanemu z tytułu poniesionej przez tego ostatniego szkody, gdyż w przeciwnym wypadku doszłoby do naruszenia skuteczności (*effet utile*) przewidzianego w art. 18 dyrektywy 2009/103/WE bezpośredniego roszczenia.

W tej sytuacji, wobec wskazanych w Kodeksie cywilnym dwóch sposobów określenia wysokości odszkodowania w pieniądzu, poszkodowany

¹ Zamiast wielu por. zwłaszcza wyrok SN z 3.07.2019 r., II CSK 308/18, LEX nr 2690926 i przytoczone tam orzeczenia SN. Por. także postanowienie SN z 16.12.2021 r., III CZP 66/20, LEX nr 3275941.

² Wyrok TSUE z 20.05.2021 r., C-707/19, K.S. przeciwko A.B., EU:C:2021:405, pkt 23.

³ Wyrok TSUE z 10.06.2021 r., C-923/19, Van Ameyde España SA przeciwko GES, Seguros y Reaseguros SA, EU:C:2021:475, pkt 44.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z 16.09.2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.Urz. UE L 263, s. 11 ze zm.).

nie powinien być pozbawiony możliwości wyboru – restytucja naturalna czy rekompensata pieniężna, z tym zastrzeżeniem, że przywrócenie stanu poprzedniego (restytucja naturalna) następuje przez pokrycie kosztów, które musiałyby zostać poniesione w celu dokonania restytucji. Chodzi zatem o hipotetycznie poniesione koszty. Jednak obecnie stanowisko o przysługiwaniu poszkodowanemu roszczenia, które odpowiada równowartości tych hipotetycznych kosztów niewykonanej naprawy pojazdu, bywa kwestionowane jako nieznajdujące uzasadnienia w art. 363 k.c.⁵

2. Stanowiska interpretacyjne judykatury

W rezultacie w orzecznictwie reprezentowane są dwa stanowiska. Pierwsze z nich opowiada się za poglądem, że roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody i nie jest wynikiem poniesienia kosztów naprawy pojazdu⁶. Dla roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu nie mają zatem znaczenia późniejsze zdarzenia, takie jak na przykład sprzedaż uszkodzonego lub już naprawionego w całości lub w części pojazdu. Okoliczność, że poszkodowany, nie czekając na wypłatę odszkodowania, podejmuje decyzję o sprzedaży uszkodzonego samochodu, nie pozbawia go prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dochodzenia odszkodowania. Z tym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. Skoro poszkodowany doznaje szkody wraz ze zdarzeniem szkodzącym, to wówczas powstaje odpowiedzialność sprawcy i ubezpieczyciela.

⁵ P. Ratusznik, *Zasądzenie odszkodowania w wysokości hipotetycznych, nieponiesionych kosztów naprawy – glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 16.12.2021 r., III CZP 66/20*, „Glosa” 2023/1, s. 46 i n.

⁶ Por. zwłaszcza wyrok SN z 3.07.2019 r., II CSK 308/18 oraz postanowienie SN z 16.12.2021 r., III CZP 66/20.

W konsekwencji poszkodowany w ramach ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego, w przypadku szkody częściowej, może żądać odszkodowania w wysokości odpowiadającej niezbędnym i uzasadnionym ekonomicznie kosztom przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, także wtedy, gdy naprawy nie dokonał albo też dokonał jej częściowo i sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym.

W orzecznictwie podkreśla się, że: „Możliwość dochodzenia roszczenia opartego na takim sposobie wyliczenia odszkodowania była akceptowana przez Sąd Najwyższy jeszcze na tle Kodeksu zobowiązań (zob. wyr. SN z 30 grudnia 1960 r., I CR 58/60, OSNC 1962, nr 3, poz. 91) i nie kwestionowano jej także po wejściu w życie Kodeksu cywilnego (zob. wyr. SN z 1 września 1970 r., II CR 371/70, OSNC 1971, nr 5, poz. 9, w którym roszczenie o zapłatę kosztów hipotetycznej naprawy zostało potraktowane tak, jakby było roszczeniem o przywrócenie stanu poprzedniego – wyremontowanie pojazdu)”⁷. Obecnie uważa się, że jest to specyficzny instrument znajdujący zastosowanie w relacjach z ubezpieczycielem ze względu na art. 822 § 1 k.c., ograniczający roszczenie odszkodowawcze wyłącznie do żądania zapłaty⁸. W konsekwencji roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego przyjmuje postać roszczenia o zapłatę z góry kosztów naprawy.

Jednocześnie z art. 363 § 1 k.c. wynika, że odszkodowania w tej postaci nie można żądać, gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Przy czym judykatura przyjmuje, że nie jest nadmierny koszt naprawy uszkodzonego pojazdu, jeżeli nie przewyższa on wartości pojazdu sprzed wypadku⁹.

⁷ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21, OSNC 2022/3, poz. 33.

⁸ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21 oraz wskazane w nim uzasadnienia: uchwały SN (7) z 17.11.2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012/3, poz. 28 oraz uchwały SN z 22.11.2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014/9, poz. 85.

⁹ Por. postanowienie SN (7) z 12.01.2006 r., III CZP 76/05, LEX nr 175463 oraz wyroki SN: z 20.02.1981 r., I CR 17/81, OSNC 1981/10, poz. 199; z 13.12.1988 r., I CR 280/88, LEX nr 78219 z 20.02.2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003/1, poz. 15 i z 11.06.2003 r., V CKN 308/01, LEX nr 157324.

Dopuszczalne jest także żądanie naprawienia szkody metodą kosztorysową, jeżeli bezpośrednio po zajściu wypadku restytucja jest możliwa, lecz doszło do zbycia uszkodzonego pojazdu w stanie uszkodzonym lub naprawy dokonanej samodzielnie przez poszkodowanego. „Stanowisko, zgodnie z którym poszkodowany może żądać naprawienia szkody wyliczonej jako hipotetyczne koszty naprawienia uszkodzonej rzeczy, mimo że rzecz ta została zbyta i nie zostanie naprawiona przez poszkodowanego, jest zdecydowanie dominujące w orzecznictwie Sądu Najwyższego [...]”¹⁰. „Z tą linią orzecniczą koresponduje pogląd Sądu Najwyższego, zgodnie z którym żądaniu odszkodowania wyliczonego jako koszty naprawy hipotetycznej nie sprzeciwia się dokonanie faktycznej naprawy rzeczy [...]”¹¹ przez poszkodowanego.

W opozycji do przedstawionego stanowiska, w orzecznictwie reprezentowany jest drugi pogląd¹². Wskazuje się, że żądanie odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową jest wykluczone, gdy naprawa jest już niemożliwa, a to zachodzi na przykład w razie zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego (wobec żądania poszkodowanego) naprawienia. W przypadku naprawienia pojazdu kompensacja nie może już nastąpić przez zapłatę równowartości hipotetycznych kosztów przywrócenia stanu poprzedniego, uszczerbek w tej postaci (uszkodzenia samochodu) bowiem już nie istnieje. Uważa się, że szkoda zmieniła swą postać na wydatkowanie własnych aktywów na naprawę pojazdu i ten właśnie uszczerbek podlega naprawieniu przez ubezpieczyciela przez zapłatę równowartości kwoty wyłożonej na przeprowadzenie naprawy.

¹⁰ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21, wskazujący na wyroki SN: z 8.03.2018 r., II CNP 32/17, LEX nr 2497991; z 12.04.2018 r., II CNP 41/17, LEX nr 2481973; z 3.04.2019 r., II CSK 100/18, LEX nr 2648598 oraz postanowienia SN: z 7.12.2018 r., III CZP 73/18, LEX nr 2591539; z 11.04.2019 r., III CZP 102/18, LEX nr 2647167 oraz z 16.05.2019 r., III CZP 86/18, LEX nr 2665230.

¹¹ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21, wskazujący na wyrok SN z 12.04.2018 r., II CNP 43/17, LEX nr 2490615 oraz postanowienia SN: z 7.12.2018 r., III CZP 51/18, OSNC 2019/9, poz. 94 i z 20.02.2019 r., III CZP 91/18, LEX nr 2622311.

¹² Por. wyroki SN: z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21 i z 8.12.2022 r., II CSKP 726/22, OSNC 2023/6, poz. 62; a także postanowienie SN z 17.07.2020 r., V CNP 43/19, LEX nr 3106341 oraz uzasadnienie zdania odrębnego do wyroku SN z 3.07.2019 r., II CSK 308/18.

Uważam, że to drugie stanowisko interpretacyjne nie jest trafne i silne argumenty przemawiają za jego krytyczną oceną. Stąd moja refleksja będzie zmierzać do wskazania dopuszczalności żądania odszkodowania w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu.

3. Krytyczna ocena stanowiska ograniczającego wybór metody naprawienia szkody

W pierwszej kolejności należy za bezpodstawny uznać argument, że żądanie odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową jest wykluczone, jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego (naprawa pojazdu) nie jest możliwe, a za taki uznaje się przypadek samodzielnego naprawienia pojazdu przez poszkodowanego lub zbycia pojazdu uszkodzonego. Bezpodstawny jest bowiem argument, że wówczas byłoby to roszczenie poszkodowanego o świadczenie niemożliwe. Obowiązkiem dłużnika (ubezpieczyciela, w analizowanym przypadku szkody komunikacyjnej) jest przecież zapłata w pieniądzu – hipotetyczne koszty naprawy służą wyłącznie do ustalenia wartości tego świadczenia. Żądanie zapłaty, czyli świadczenia pieniężnego od ubezpieczyciela nie ma nic wspólnego z prawną konstrukcją domagania się od dłużnika świadczenia niemożliwego. Niemożliwość świadczenia jest zawsze oceniana po stronie dłużnej, ale ma charakter obiektywny¹³, a więc nie dotyczy konkretnego dłużnika (chyba że świadczenie jest immanentnie związane z jego cechami psychofizycznymi), lecz przedmiotu świadczenia. W przypadku świadczenia pieniężnego, poza skrajnym przypadkiem tzw. gospodarczej niemożliwości (rozmiar świadczenia nie ma ekonomicznego uzasadnienia), nie zachodzi więc po stronie dłużnika niemożliwość świadczenia.

Drugi z wysuwanych argumentów oparty jest na twierdzeniu, że szkoda ma charakter dynamiczny. W konsekwencji jej wielkość „może zmieniać się w czasie, gdyż jest zależna od okoliczności, które nastąpiły po

¹³ Por. Z. Radwański, A. Olejniczak, J. Grykiel, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2023, s. 357–359; K. Zagrobelny [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2021, s. 1112 i n.

zdarzeniu szkodzącym”¹⁴. I właśnie ta cecha szkody ma sprawiać, że mimo przyjęcia jako zasady dopuszczalności naprawienia szkody metodą kosztorysową, należałoby ją wykluczyć w sytuacji, gdy możliwość ta odpada z powodu samodzielnej naprawy lub zbycia pojazdu. Argumentuje się więc, że poszkodowany nie może oczekiwać, że rozmiar szkody i wysokość należnego mu odszkodowania pozostaną zawsze na niezmiennym poziomie. Od chwili jej powstania do momentu naprawienia zmianie może ulec postać i wielkość doznanego uszczerbku. Odszkodowanie nie może przerastać szkody, co – wobec jej dynamicznego charakteru – oznacza niemożność przekroczenia wielkości szkody istniejącej w chwili jej naprawienia¹⁵. Wskazuje się, że zgodnie z art. 316 § 1 k.p.c. sąd zawsze, a więc także ustalając szkodę i odszkodowanie, zobowiązany jest do uwzględnienia stanu rzeczy istniejącego w chwili zamknięcia rozprawy¹⁶.

Należy zauważyć, odnosząc się do powyższych twierdzeń, że istotnie szkoda jest kategorią dynamiczną. Jednak to absolutnie nie oznacza, że każde zdarzenie, które następuje po zdarzeniu szkodzącym, jest prawnie relewantne (istotne) dla ustalenia rozmiaru szkody. Takim zdarzeniem dla dokonania oceny wielkości szkody prawnie relewantnej nie może być ani zbycie rzeczy przez poszkodowanego, ani dokonana przez niego częściowa lub pełna naprawa. W przeciwnym wypadku trzeba by uznać, że na przykład takim zdarzeniem prawnie relewantnym będzie duża suma pieniędzy otrzymana przez poszkodowanego od majątnego krewnego, który dowiedział się o uszkodzeniu samochodu i chce przyjąć z pomocą finansową poszkodowanemu, aby ten nie musiał procesować się z ubezpieczycielem.

Wskazane okoliczności dlatego nie są prawnie istotne dla ustalenia wielkości szkody, że nie pozostają w adekwatnym, a więc ograniczonym do normalnych następstw, związku przyczynowym ze zdarzeniem

¹⁴ Por. wyrok SN z 8.12.2022 r., II CSKP 726/22.

¹⁵ Por. wyrok SN z 8.12.2022 r., II CSKP 726/22 oraz uzasadnienie zdania odrębnego do wyroku SN z 3.07.2019 r., II CSK 308/18.

¹⁶ Por. wyrok SN z 8.12.2022 r., II CSKP 726/22 oraz uzasadnienie zdania odrębnego do wyroku SN z 3.07.2019 r., II CSK 308/18.

szkodzącym (art. 361 k.c.). Żadne z wymienionych zdarzeń nie jest normalnym następstwem uszkodzenia auta. Zdarza się tzw. samonaprawa lub niekiedy dochodzi do sprzedaży uszkodzonego pojazdu czy też otrzymania prezentu od członka rodziny wspierającego nieszczęśliwego poszkodowanego. Nie oznacza to jednak, że podmiot odpowiedzialny za zdarzenie szkodzące doznaje w ten sposób umniejszenia zakresu swojej odpowiedzialności, ponieważ redukuje mu się szkoda prawnie relewantna.

Jednocześnie ustaleniu wielkości szkody na podstawie hipotetycznych kosztów naprawy nie stoi na przeszkodzie art. 316 § 1 k.p.c., zawsze powoływany w tym przypadku jako argument przeciwko stosowaniu sposobu ustalenia wielkości kompensaty drogą określenia hipotetycznych kosztów naprawy. Przepis ten stanowi, że sąd jest zawsze zobowiązany do uwzględnienia stanu rzeczy istniejącego w chwili zamknięcia rozprawy. Nie oznacza to jednak, że poszkodowany z naprawą lub sprzedażą samochodu powinien czekać do zakończenia rozprawy w sądzie czy że wysokość odszkodowania w takich przypadkach jest uwarunkowana terminem wypłaty. W chwili zamknięcia rozprawy stan rzeczy jest taki, że podmiot odpowiedzialny za delikt oraz ubezpieczyciel są obowiązani naprawić szkodę w postaci, jaka w tejże chwili pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z danym zdarzeniem szkodzącym.

Oczywiście sąd, ustalając szkodę po zamknięciu rozprawy, uwzględnia stan majątku poszkodowanego istniejący w tym czasie, jednak nie może brać pod uwagę okoliczności, które nastąpiły po zdarzeniu szkodzącym, lecz nie stanowią normalnych następstw tego zdarzenia, a więc są prawnie irrelevantne dla wielkości szkody. I tymi następczymi zdarzeniami, spoza adekwatnego związku przyczynowego, podmiot odpowiedzialny za szkodę nie może być obciążony ani nie może odnosić z nich korzyści.

Wskazywane są także inne argumenty na uzasadnienie odstąpienia od metody kosztorysowej, gdy już doszło do zbycia pojazdu w stanie uszkodzonym lub jego uprzedniego naprawienia.

Podnosi się, że to roszczenie nie ma oczywistej podstawy w polskim systemie prawnym i porównuje je do przypadku szkody na osobie w po-

staci uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, dla którego w art. 444 k.c. wyraźnie określono roszczenie o wyłożenie z góry sumy potrzebnej na koszty leczenia lub koszty przygotowania do innego zawodu¹⁷. Wskazuje się dalej, że na podstawie tego przepisu niemożliwe byłoby przyjęcie, iż poszkodowany jest nadal uprawniony do domagania się kosztów hipotetycznego leczenia, gdy w rzeczywistości został już wyleczony. Tym bardziej niemożliwe byłoby domaganie się zapłaty nieponiesionych kosztów hipotetycznego leczenia, jeżeli poszkodowany by zmarł¹⁸. Uważa się przy tym, że roszczenia te są odpowiednikami roszczenia o naprawienie szkody metodą kosztorysową w sytuacji, kiedy jasne jest, że naprawa pojazdu nie może już nastąpić. Ponadto akceptacja dla posługiwania się w takich sytuacjach roszczeniem o pokrycie hipotetycznych kosztów naprawy oznaczałaby, że podmiot dochodzący naprawienia szkody na mieniu dysponuje szerszym zakresem uprawnień niż podmiot dochodzący naprawienia szkody na osobie. Byłoby to sprzeczne z założeniami aksjologicznymi ustawodawcy, że podmioty doznające szkód na osobie powinny być chronione w pełniejszym zakresie niż doznające szkody na mieniu¹⁹.

Powyższej argumentacji także nie można przyznać racji. Przepis art. 444 k.c. zobowiązuje podmiot odpowiedzialny jedynie do „wyłożenia z góry” sumy potrzebnej na koszty leczenia. Przecież przepis ten nie stanowi, że ta kwota określa szkodę prawnie relewantną i „wyłożenie z góry” w pełni ją kompensuje. Wyłożona „z góry” suma pieniędzy może przecież być wyższa od kosztów leczenia następnie poniesionych przez poszkodowanego albo od nich niższa. Nie przesądza ona o wysokości należnej kompensaty. Jednocześnie także w przypadku szkody na osobie dla ustalenia jej rozmiaru uwzględnia się wyłącznie okoliczności stanowiące normalne następstwa deliktu. Na marginesie można też zauważyć, że szkoda na osobie jest konstrukcją bardzo złożoną i obejmuje uszczerbki majątkowe i niemajątkowe, przy czym naprawienie krzywdy w polskim systemie prawnym podlega daleko idącym ograniczeniom,

¹⁷ Por. wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21.

¹⁸ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21.

¹⁹ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21.

mimo zmian obserwowanych od ponad ćwierćwiecza w ustawodawstwie i judykaturze.

Dla zanegowania zasadności ustalenia odszkodowania wyliczonego na podstawie metody kosztorysowej (hipotetycznych kosztów naprawy) podnosi się, że zawsze wiąże się ona z ryzykiem wzbogacenia poszkodowanego, gdyż nie musi on przeznaczyć otrzymanych środków na rzeczywistą naprawę rzeczy. Po zbyciu pojazdu lub samonaprawie „ryzyko to przeradza się w istotę w pewność, gdyż jasne pozostaje wówczas, że odszkodowanie wyliczone na podstawie metody kosztorysowej nie zostanie przeznaczone na pokrycie kosztów restytucji naturalnej, a jego wypłata doprowadzi do niesłusznego wzbogacenia poszkodowanego, jeżeli – co w praktyce jest regułą – przekroczy wysokość odszkodowania wyliczonego metodą różnicy”²⁰.

Po pierwsze należy zauważyć, że poszkodowany, który uzyskał odszkodowanie zaraz po zdarzeniu szkodzącym, a przed dokonaniem naprawy, wcale nie musi następnie rozliczać się z odszkodowania. Prawnie nieistotne jest, czy taki poszkodowany przeznaczy uzyskane środki pieniężne na odtworzenie zniszczonej rzeczy. System prawny tego nie wymaga, a zatem wydatkowanie tych pieniędzy nie jest kontrolowane. Nietrafny jest zatem argument, że poszkodowany wzbogaci się bezpodstawnie, gdy nie dokona naprawy, lecz otrzymane pieniądze przeznaczy na pokrycie kosztów podniesienia swojego samopoczucia w inny sposób. Funkcja prewencyjna ubezpieczenia OC będzie z pewnością realizowana, gdy poszkodowany dojdzie do wniosku, że może lepiej niech jego uszkodzony samochód zostanie sprzedany lub będzie stać w garażu (nienaprawiony, jako przestroga), a uzyskane od ubezpieczyciela odszkodowanie posłuży mu do ponoszenia kosztów zamawianego transportu publicznego lub prywatnego.

Po drugie ryzyko, że ustalone jakąkolwiek metodą odszkodowanie wypłacone poszkodowanemu przekroczy rozmiar rzeczywiście wyrządzonej mu szkody, istnieje w przypadku każdej metody określania tego

²⁰ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21. Por. także wyrok SN z 8.12.2022 r., II CSKP 726/22.

odszkodowania. Godzimy się z tą okolicznością, zważywszy na funkcje odpowiedzialności odszkodowawczej oraz inne argumenty istotne dla danego typu stanu faktycznego. Co więcej, także ustawodawca nie wprowadza do Kodeksu cywilnego reguły, aby koszt obciążający dłużnika przywracaniem stanu poprzedniego był identyczny jak odszkodowanie w pieniądzu (zazwyczaj określone metodą różnicową). Ogranicznikiem ustanowionym przez legislatora jest wyłącznie nadmierność trudności lub kosztów – okoliczności wskazane w art. 363 § 1 k.c.

Jeżeli zatem rzetelnie zostaną ustalone hipotetyczne koszty, które należy ponieść na naprawę, to one wyznaczą prawnie relewantną wielkość uszczerbku, jaki ponosi majątek poszkodowanego wskutek zdarzenia sprawczego. I w tych granicach określonych w art. 363 k.c. poszkodowany ma prawo domagać się kompensaty, która nie może być więc kwalifikowana jako wzbogacająca poszkodowanego.

Przeciwko stosowaniu hipotetycznych kosztów naprawy wysuwany jest także argument, że w przypadku sprzedaży uszkodzonego auta „[...] rzeczywiście poniesiona szkoda jest wówczas stosunkowo łatwa do oszacowania. Jeżeli poszkodowany sprzedał pojazd w stanie uszkodzonym, będzie ona równa różnicy między ceną faktycznie uzyskaną a ceną, którą poszkodowany byłby w stanie uzyskać, gdyby sprzedał pojazd w stanie nieuszkodzonym”²¹.

Ten argument byłby trafny, gdyby w systemie prawnym istniała norma stanowiąca, że ustalenie odszkodowania ma być łatwe, jednak – szczęśliwie – ustawodawca nie określił takiego nakazu. O ile w przypadku żądania odszkodowania „ograniczonego do świadczenia w pieniądzu”, aby użyć sformułowania z art. 363 k.c., można jeszcze zastanowić się, czy cena uzyskana za sprzedaż uszkodzonego pojazdu odpowiada rzeczywistej wartości rynkowej auta po jego uszkodzeniu i można ją porównać z wartością tego pojazdu, gdyby do zdarzenia sprawczego nie doszło, to jeżeli poszkodowany domaga się odtworzenia stanu poprzedniego, co z wiadomych przyczyn będzie realizowane za pomocą pieniędzy, wówczas dla ustalenia szkody prawnie relewantnej cena uzyskana

²¹ Wyrok SN z 10.06.2021 r., IV CNPP 1/21.