

INSTYTUT WYMIARU SPRAWIEDLIWOŚCI

dr hab. Marcin Krajewski

***Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci
kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach
ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych:
możliwości ograniczenia liczby lub usprawnienia
postępowań sądowych***

Warszawa 2016

Spis treści

I. Uwagi wprowadzające	1
II. Ewolucja poglądów i praktyki	3
1. Stan przed uchwałą Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r.	3
1.1. <i>Orzecznictwo Sądu Najwyższego</i>	3
1.2. <i>Poglądy przedstawicieli doktryny</i>	6
1.3. <i>Praktyka rynkowa i orzecznictwo sądów powszechnych</i>	10
2. Uchwała Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r. i dalsza ewolucja stanowisk	14
2.1. <i>Wniosek Rzecznika Ubezpieczonych</i>	14
2.2. <i>Stanowisko Sądu Najwyższego</i>	15
2.3. <i>Odbiór stanowiska Sądu Najwyższego w doktrynie prawa</i>	16
2.4. <i>Uchwała Sądu Najwyższego z 22.11.2013 r.</i>	18
2.5. <i>Dalsze wypowiedzi przedstawicieli nauki</i>	21
2.6. <i>Praktyka rynkowa</i>	23
3. Właściwość sądów	24
III. Przeprowadzone badania	28
1. Przedmiot badań – założenia ogólne	28
2. Podstawowe wyniki	29
2.1. <i>Wartość przedmiotu sporu</i>	29
2.2. <i>Wysokość stawki czynszu najmu</i>	30
2.3. <i>Czas trwania najmu</i>	31
2.4. <i>Powód w sprawie</i>	32
2.5. <i>Nakaz zapłaty</i>	32
2.6. <i>Czas trwania postępowania w I instancji</i>	33
2.7. <i>Wynik postępowania w I instancji</i>	35
2.8. <i>Podmiot wnoszący apelację</i>	36
2.9. <i>Czas trwania postępowania w II instancji</i>	36

2.10. Wynik postępowania w II instancji	37
IV. Analiza podstawowych zagadnień	38
1. Założenia wstępne	38
2. Roszczenie o zwrot kosztów najmu w ogólności.....	39
2.1. Podstawa prawna.....	39
2.2. Formalne uzasadnienie roszczenia	40
2.3. Ocena praktyki w świetle ustaleń teoretycznych.....	44
2.4. „Czysta” utrata korzystania z rzeczy.....	51
3. Przelew wierzytelności	53
4. Czas trwania najmu.....	55
4.1. W wypadku szkody częściowej.....	55
4.2. W wypadku szkody całkowitej	60
5. Wysokość odszkodowania	62
5.1. Stawka czynszu najmu	62
5.2. Zaoszczędzone wydatki	66
5.3. Daremnie poniesione koszty	67
V. Wnioski.....	69
VI. Literatura	71

I. Uwagi wprowadzające

Problematyka zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego ma raczej marginalne znaczenie dla teorii prawa cywilnego i odpowiedzialności odszkodowawczej. Kontrastuje to z jej rolą w aktualnej praktyce sądowej, gdzie odpowiednie sprawy występują bardzo często, a samo zagadnienie wydaje się w mniejszym lub większym stopniu znane większości sędziów orzekających zarówno w wydziałach cywilnych, jak i gospodarczych. Można przypuszczać, że aż tak duża ilość spraw związanych z wynajmem pojazdów zastępczych jest zjawiskiem w pewien sposób sezonowym i stanowi rezultat swoistej „próby sił” pomiędzy ubezpieczycielami a poszkodowanymi, których rolę w sporach w ostatnim czasie wzięli na siebie przede wszystkim przedsiębiorcy zajmujący się wynajmem pojazdów. Mimo tej sezonowości warto poszukiwać dróg do usprawnienia właściwych postępowań i ujednoczenia linii orzecznictwa, co w konsekwencji powinno doprowadzić także do zmniejszenia ich ilości. Zadanie to jest głównym celem przeprowadzonego badania ankietowego i niniejszego opracowania.

W praktyce odpowiedzialność odszkodowawcza za szkodę poniesioną w związku z najmem pojazdu zastępczego ma przede wszystkim znaczenie w odniesieniu do obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i zasadniczo tej tematyce poświęcone jest niniejsze opracowanie. Należy jednak pamiętać, że w związku z tzw. zasadą akcesoryjności odpowiedzialność ubezpieczyciela w zakresie OC może istnieć jedynie wtedy, gdy istnieje odpowiedzialność ubezpieczonego sprawcy szkody. Oznacza to, że uznając odpowiedzialność ubezpieczyciela przynajmniej w sposób milczący przyjmuje się założenie, że w co najmniej takim samym zakresie odpowiedzialność ponosi ubezpieczony. Zarówno w orzecznictwie Sądu Najwyższego¹, jak i w orzeczeniach będących przedmiotem przeprowadzonego badania ankietowego² znajdują się przykłady stanów faktycznych, w których problematyka najmu pojazdu zastępczego

¹ Zob. omówiony poniżej wyrok Sądu Najwyższego z 2 lipca 2004 r., II CK 412/03, LEX nr 121694.

² W sprawie o sygnaturze XVI GC 1233/12 szkoda nie wystąpiła w wyniku zdarzenia drogowego, a w wyniku wadliwie wykonanej usługi serwisu klimatyzacji przez warsztat naprawczy ubezpieczony u pozwanego ubezpieczyciela od odpowiedzialności cywilnej. Poszkodowany powód zajmował się zawodowo wynajmem pojazdów zastępczych i na czas naprawy swojego samochodu wynajął pojazd w innej wypożyczalni, aby móc zrealizować swoje zobowiązania wobec klientów.

występowała na tle innego stosunku prawnego niż ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zasadniczo wyłącznie prawo polskie, gdyż kwestie prawnoporównawcze zostały omówione odrębnie³. Wnioski wyciągnięte w niniejszym opracowaniu uwzględniają jednak również wyniki przeprowadzonych osobno badań porównawczych.

³ 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.

II. Ewolucja poglądów i praktyki

Nie ulega wątpliwości, że przełomowa w zakresie najmu pojazdów zastępczych była uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r.⁴ W związku z tym będzie ona również stanowić punkt odniesienia przy omawianiu orzecznictwa, wypowiedzi przedstawicieli literatury i praktyki rynkowej.

1. Stan przed uchwałą Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r.

1.1. Orzecznictwo Sądu Najwyższego

Problematyka kosztów najmu pojazdu zastępczego jako elementu szkody podlegającej kompensacji zaczęła się pojawiać w orzecznictwie Sądu Najwyższego pod koniec XX wieku. Początkowo, tj. aż do wydania wymienionej wyżej uchwały z 17 listopada 2011 r., orzecznictwo to odnosiło się niemal wyłącznie do przypadku, gdy poszkodowanym był przedsiębiorca, a uszkodzony pojazd wykorzystywano do prowadzenia działalności gospodarczej. Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę dostępnych orzeczeń w porządku chronologicznym.

W wyroku z 6 stycznia 1999 r.⁵ Sąd Najwyższy uznał, że pomiędzy uszkodzeniem w wypadku samochodu używanego jako samochód dostawczy w działalności gospodarczej a wynajęciem innego samochodu dostawczego i poniesieniem kosztów z tego tytułu istnieje normalny związek przyczynowy.

W stanie faktycznym będącym przedmiotem wyroku z 26 listopada 2002 r.⁶ Sąd Najwyższy zakwestionował żądanie powoda pokrycia kosztów najmu pojazdu zastępczego w okresie, w którym jego własny pojazd byłby już naprawiony, gdyby poszkodowany przystąpił bez zwłoki do jego naprawy. Sąd uznał przy tym, że poszkodowany powinien oddać pojazd do naprawy zanim otrzymał odszkodowanie od ubezpieczyciela, a jeżeli nie miał środków na jej sfinansowanie,

⁴ III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28.

⁵ II CKN 109/98, LEX nr 1633857.

⁶ V CKN 1397/00, LEX nr 77057.

„to mógł skorzystać z możliwości naprawy, której koszt – na podstawie umowy pozwanego z zakładem naprawczym – pokryłby bezpośrednio pozwany”. Z opisu stanu faktycznego zawartego w uzasadnieniu nie wynika jednak całkowicie jasno, czy rzeczywiście była taka możliwość. Charakterystyczne dla tego orzeczenia jest również, że uszkodzony pojazd nie był najprawdopodobniej wykorzystywany do prowadzenia działalności gospodarczej. Kwestii tej nie poświęcono jednak odrębnej uwagi.

W wyroku z 18 marca 2003 r.⁷ Sąd Najwyższy uznał, że wynajęcie pojazdu zastępczego dla dalszego prowadzenia działalności gospodarczej, w sytuacji gdy pojazd uszkodzony służył właśnie temu celowi, jest prawidłowym zachowaniem poszkodowanego. Zaniechanie takiego wynajmu mogłoby zostać uznane za przyczynienie się do zwiększenia szkody, gdyż nie można wykluczyć, że dochody utracone w wyniku zawieszenia działalności przewyższyłyby koszty wynajmu pojazdu zastępczego. Sąd uznał przy tym, że o przyczynieniu się poszkodowanego nie może automatycznie przesądzać przekroczenie przez koszty wynajmu ceny nowego samochodu. Przedłużony okres najmu był skutkiem opóźnionego wypłacenia odszkodowania, w związku z czym przyjąć należy, że w opinii Sądu Najwyższego zwrot kosztów najmu przysługuje co najmniej do chwili wypłaty odszkodowania, choć nie zostało to wypowiedziane wprost. Wyrok z 18 marca 2003 r. jest również istotny z tego powodu, że Sąd odniósł się w nim do kwestii obniżenia odszkodowania o wydatki, których poszkodowany zaoszczędził nie eksploatując własnego pojazdu. Nie negując możliwości takiego obniżenia co do zasady, Sąd Najwyższy uznał, że niedopuszczalnym uproszczeniem byłoby zastosowanie do kalkulacji takich zaoszczędzonych wydatków tzw. „kilometrówki”, tj. stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu ustalonej w przepisach prawa pracy regulujących zwrot kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy.

Stan faktyczny będący przedmiotem wyroku Sądu Najwyższego z 2 lipca 2004 r.⁸ był o tyle nietypowy, że nie chodziło w nim o ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów lecz autocasco, a roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu wynikało nie bezpośrednio z odpowiedzialności ubezpieczeniowej, lecz było

⁷ IV CKN 1916/00, LEX nr 462953.

⁸ II CK 412/03, LEX nr 121694.

rezultatem zwłoki ubezpieczyciela w spełnieniu świadczenia. W uzasadnieniu podkreślono różnicę między tymi dwoma rodzajami odpowiedzialności i zaaprobowano zwrot kosztów najmu pojazdu, który był powodom niezbędny do prowadzenia działalności gospodarczej.

Stosunkowo najobszerniejsze uwagi w odniesieniu do zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego znalazły się w uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z 8 września 2004 r.⁹ W stanie faktycznym miesięczny koszt wynajęcia pojazdu zastępczego był prawie równy wartości zniszczonego pojazdu (szkodę uznano za „całkowitą”), a poszkodowany łącznie zapłacił z tytułu czynszu najmu kwotę kilkukrotnie wyższą od tej wartości. W związku z tym nie ulegało wątpliwości, że poszkodowany był w stanie sfinansować koszty nabycia nowego pojazdu zanim jeszcze otrzymał odszkodowanie od ubezpieczyciela. Na tej podstawie orzekający w drugiej instancji sąd okręgowy oddalił powództwo w odpowiedniej części. W uzasadnieniu orzeczenia uchylającego ten wyrok Sąd Najwyższy wyszedł z ogólnego założenia, zgodnie z którym utrata korzystania z rzeczy wskutek jej zniszczenia stanowi szkodę majątkową. To generalne stwierdzenie mogłoby prowadzić do wniosku, że odszkodowanie należy się niezależnie od tego, czy koszty najmu pojazdu zastępczego zostały rzeczywiście poniesione, jednak tak daleko idąca teza nie została postawiona. Przeciwnie, przyjęto, że za szkodę można uznać tylko koszty niezbędne, rzeczywiście poniesione przez poszkodowanego. Zdaniem Sądu Najwyższego zwrotu kosztów wynajmu pojazdu zastępczego można żądać za okres pomiędzy dniem zniszczenia pojazdu a dniem, w którym poszkodowany może nabyć analogiczny pojazd, nie dłużej jednak niż do chwili zapłaty odszkodowania. Fakt, że koszty najmu pojazdu zastępczego przekroczyły cenę nowego samochodu nie może przesądzać automatycznie o przyczynieniu się poszkodowanego do powiększenia rozmiarów szkody. Sądowi odwoławczemu zarzucono dowolność ustaleń w odniesieniu do kwestii chwili, w której możliwe było nabycie nowego pojazdu, jednak co do zasady sposób jego rozumowania nie został odrzucony.

W stanie faktycznym będący przedmiotem wyroku Sądu Najwyższego z 5 listopada 2004 r.¹⁰ spór wywoływał przede wszystkim okres, za który można było dochodzić

⁹ IV CK 672/03, LEX nr 146324.

¹⁰ II CK 494/03, LEX nr 145121.

zwrotu kosztów najmu. Sąd Najwyższy przyjął, że obejmuje on wyłącznie czas niezbędny do przeprowadzenia naprawy uszkodzonego pojazdu. Z przyczyn obciążających poszkodowanych do naprawy doszło faktycznie później, w związku z czym nie otrzymali oni pełnej rekompensaty za poniesione koszty najmu.

1.2. Poglądy przedstawicieli doktryny

Najwcześniejsza chronologicznie w odniesieniu do zagadnienia będącego przedmiotem niniejszego opracowania była wypowiedź S. Sołtysińskiego, która pochodzi jeszcze z lat siedemdziesiątych XX wieku¹¹. Autor ten postawił nowatorską jak na ówczesne czasy tezę, zgodnie z którą w razie czasowej niemożności korzystania z uszkodzonego pojazdu posiadaczowi przysługuje prawo do odszkodowania od PZU także wówczas, gdy pojazd był wykorzystywany dla celów niezarobkowych. Odszkodowanie to powinno równać się wydatkom niezbędnym do wynajęcia pojazdu zastępczego, pomniejszonym o zaoszczędzone koszty eksploatacji własnego pojazdu¹². Interesująca w tym opracowaniu jest również propozycja, by przy ustalaniu takiego odszkodowania posługiwać się zryczałtowanymi stawkami¹³.

W podobnym kierunku wydają się iść uwagi A. Wąsiewicza, który po podaniu przykładów odnoszących się m.in. do kosztów niedzielnego przejazdu wynajętym samochodem do domku letniskowego stwierdza, że jeżeli posiadacz poniósł koszty związane z niemożnością korzystania z własnego pojazdu, „to mieszczą się one w granicach skutków szkodowych podlegających wyrównaniu”. Stwierdzenie to jednak nie jest całkowicie jednoznaczne, gdyż autor ten zauważa, że chodzi jedynie o koszty „które były konieczne”¹⁴.

¹¹ S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożności korzystania z pojazdu przez poszkodowanego*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL. Zagadnienia wybrane*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979, s. 127 i n.

¹² Tamże, s. 131.

¹³ Tamże, s. 140-141.

¹⁴ A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz, Bydgoszcz-Poznań 2001, s. 88-89.

Zdaniem T. Dybowskiego nie ulega wątpliwości, że jeżeli samochód ułatwia wykonywanie zawodu, można żądać naprawienia szkody równej wydatkom niezbędnym do wynajęcia równorzędnego pojazdu, pomniejszonym o zaoszczędzone koszty eksploatacji własnego samochodu. Co ciekawe, zdaniem tego autora można zawsze żądać zwrotu kosztów wynajmu pojazdu równorzędnego, chociażby poszkodowany w rzeczywistości wcale ich nie poniósł, ale poradził sobie w inny sposób¹⁵. Również w wypadku pojazdów (i szerzej - innych rzeczy) wykorzystywanych do celów niekomercyjnych T. Dybowski skłania się ku pogładowi, że utrata możliwości korzystania z rzeczy stanowi szkodę majątkową, przy czym „szkodę tę należy oceniać niezależnie od tego, czy poszkodowany rzeczywiście korzystał odpłatnie z przedmiotu zastępczego, chodzi bowiem wyłącznie o utraconą wartość użytkową”¹⁶.

W odniesieniu do odszkodowania za utratę możliwości korzystania z rzeczy pomimo nieponiesienia wydatków z tego tytułu całkowicie przeciwne stanowisko zajął A. Szpunar, którego zdaniem jeżeli poszkodowany nie dokonał wydatku na wynajęcie pojazdu zastępczego, nie poniósł szkody majątkowej¹⁷. Zdaniem tego autora, sama utrata możliwości korzystania z pojazdu wykorzystywanego do celów osobistych nie podlega rekompensacie, gdyż mamy wówczas do czynienia ze szkodą niemajątkową, która może podlegać naprawieniu jedynie w przypadkach przewidzianych wyraźnie w ustawie¹⁸. Wbrew pojawiającym się sugestiom¹⁹ A. Szpunar nie wyraził natomiast w sposób stanowczy poglądu, że w razie

¹⁵ T. Dybowski, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, [w:] *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 1, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Ossolineum 1981, s. 232.

¹⁶ Tamże, s. 234.

¹⁷ A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, Rejent 1998, nr 10, s. 11.

¹⁸ Tamże, s. 12-13, 18-20; A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998, s. 69-70.

¹⁹ Zob. *Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego*, s. 8; dostępne pod adresem: https://rf.gov.pl/files/3008_5195_Refundacja_kosztow_najmu_pojazdu_zastepczego_w_ocenieniu_Rzecznika_Ubezpieczonych.pdf. Por. też P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego – stan sprzed uchwały i po uchwale Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r.*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* nr 12, 1/2012, s. 134.

poniesienia kosztów najmu pojazdu zastępczego przez korzystającego z niego dla celów osobistych, nie podlegają one zwrotowi²⁰.

Zdaniem M. Kalińskiego, jeżeli poszkodowany w związku z uniemożliwieniem mu korzystania z rzeczy używa odpłatnie dobra zastępczego, nie ulega wątpliwości, że poniesiony wydatek (np. czynsz najmu albo wydatki na przejazd komunikacją publiczną) pomniejszony o zaoszczędzone koszty eksploatacji własnej rzeczy stanowi element szkody podlegający naprawieniu²¹. W wypowiedzi tej nie zróżnicowano sytuacji, gdy uszkodzone dobro służyło prowadzeniu działalności gospodarczej i gdy wykorzystywane było w celach niekomercyjnych. Pogląd tego autora w odniesieniu do możliwości żądania odszkodowania za samą utratę możliwości korzystania z rzeczy, bez poniesienia kosztów korzystania z dobra zastępczego, jest natomiast podobny do poglądu A Szpunara. M. Kaliński uznaje, że w takiej sytuacji mamy zasadniczo do czynienia ze szkodą niemajątkową - nie da się wówczas wykazać istnienia szkody majątkowej zgodnie z metodą dyferencyjną²².

Dokonując podsumowania orzecznictwa Sądu Najwyższego, E. Kowalewski stwierdził, iż nie daje ono podstaw do sformułowania tezy, że „poszkodowanemu – co do zasady – przysługuje od odpowiedzialnego sprawcy lub jego ubezpieczyciela zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego. Takiej zasady w linii orzecznictwa polskiego Sądu Najwyższego po prostu nie ma. Orzecznictwo dopuszcza taką możliwość jedynie na zasadzie wyjątku i to pod licznymi ograniczeniami oraz ciężarami dowodowymi co do „niezbędności” takiego najmu w konkretnej sytuacji.”²³

²⁰ Charakterystyczne są tu stwierdzenia: „Sprawa jest zupełnie oczywista, gdy poszkodowany nie korzystał odpłatnie z przedmiotu zastępczego” (A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania...*, s. 19) oraz „Podobne rozwiązanie będzie uzasadnione, jeżeli właściciel był zmuszony do najęcia innego samochodu, żeby załatwić nie cierpiące zwłoki, ważne sprawy osobiste (przywiezienie lekarza do łóżka chorego itp.). Są to jednak sytuacje dość wyjątkowe.” (A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania...*, s. 19). To drugie stwierdzenie padło jednak w kontekście rozważań poświęconych art. 322 k.p.c. i na dobrą sprawę nie do końca wiadomo, do czego się odnosi. Zob. też M. Serwach, *Pozbawienie możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w orzecznictwie sądowym i poglądach A. Szpunara*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011, s. 166-173.

²¹ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2014, s. 310. Pogląd ten był wyrażany także we wcześniejszych wydaniach tego opracowania.

²² Tamże, s. 313-314.

²³ E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 3, s. 12; tenże, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011, s. 57.

Odnosząc się do wypowiedzi doktryny E. Kowalewski twierdzi, że za wyjątkiem S. Sołtyśńskiego żaden z autorów nie wypowiada się jednoznacznie za standardowym zaliczeniem kosztów najmu pojazdu zastępczego w skład odszkodowania, w szczególności jeżeli poszkodowany używał uszkodzonego pojazdu do celów osobistych²⁴. We wspólnym opracowaniu E. Kowalewski i M.P. Ziemiak wymienili natomiast szereg przykładów, kiedy w ich ocenie nieuprawnione jest żądanie zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, jeżeli pojazd uszkodzony wykorzystywany był do celów czysto osobistych. Ma to dotyczyć m.in. przypadków, kiedy z samochodu tego korzystano np. „do dokonywania sprawunków, zakupów czy „przejażdżek” z motywów pozaekonomicznych a nawet ekscentrycznych (motyw „pokazania się” swym luksusowym autem)”²⁵.

Wypowiadając się samodzielnie M.P. Ziemiak podzielił pogląd reprezentowany m.in. przez A. Szpunara, zgodnie z którym sama utrata możliwości korzystania z rzeczy stanowi jedynie szkodę niemajątkową, która co do zasady nie jest rekompensowana. W określonych stanach faktycznych może ona jednak powodować także uszczerbek majątkowy, a na poszkodowanym ciąży wówczas obowiązek wykazania tego uszczerbku²⁶. W przypadku najmu pojazdu zastępczego wykazanie uszczerbku ma polegać na udowodnieniu niezbędności najmu, co w wypadku utraty możliwości korzystania z pojazdu wykorzystywanego dla zaspokajania potrzeb osobistych oznacza, że pojazd „był niezbędny poszkodowanemu do zaspokajania konkretnych potrzeb życiowych (przy czym potrzeby te winny być oceniane obiektywnie oraz *ad casum*) i nie było możliwości zaspokojenia tychże potrzeb w inny (tj. porównywalny do stanu sprzed wystąpienia szkody) sposób”²⁷. Chodzić ma tu o sytuacje, kiedy poszkodowany może posłużyć się wyłącznie samochodem w celu dokonania czynności, której dokonanie jest niezbędne. Jako przykład podano „regularny dowóz chorych dzieci przez ich matkę do szpitala na badania, którym dzieci należy

²⁴ E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 12; E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku...*, s. 57-58.

²⁵ E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *Stypizowane stany faktyczne, w których refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest adekwatna* [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011, s. 113.

²⁶ M.P. Ziemiak, *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji i urzędów w kwestii uprawnień poszkodowanego do najmu pojazdu zastępczego* [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011, s. 176-181.

²⁷ Tamże, s. 182.

poddawać regularnie”. Przykładem sytuacji, gdy zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego nie przysługuje, miałyby być zaś korzystanie z niego w celu dojazdu na siłownię czy do kosmetyczki²⁸. Dodatkową przesłanką zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego powinna być niezbędność rozumiana jako brak możliwości pozyskania innych środków komunikacji niż poprzez najem pojazdu zastępczego – „...na siłownię czy do kosmetyczki udać się można komunikacją miejską lub taksówką”²⁹. M.P. Ziemiak neguje także możliwość żądania zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, jeżeli do naprawienia szkody dochodzi metodą kosztorysową (polegającą na żądaniu zapłaty hipotetycznych kosztów naprawy bez konieczności jej faktycznego dokonania), gdyż w jego ocenie wybór tej metody oznacza, że poszkodowany nie zamierza naprawiać pojazdu i nie odczuwa negatywnych skutków utraty korzystania z niego³⁰.

Zdaniem M. Wałachowskiej, jeżeli rzecz jest wykorzystywana w celach zarobkowych, nie ulega wątpliwości, że koszty najmu pojazdu zastępczego stanowią element szkody podlegającej naprawieniu³¹. Jeżeli natomiast posiadacz używał samochodu głównie w celach osobistych, „nie można odmówić w każdym przypadku kompensacji tego typu uszczerbku”³². Stanowisko to nie jest jednak całkowicie jasne, gdyż wymieniona autorka wymaga udowodnienia w każdym przypadku, że poniesione wydatki były konieczne, a nie każdy wydatek związany jest ze zdarzeniem adekwatnym związkiem przyczynowym. Decydujące znaczenie powinny mieć okoliczności konkretnej sprawy³³.

1.3. Praktyka rynkowa i orzecznictwo sądów powszechnych

Na tle omówionych powyżej wypowiedzi Sądu Najwyższego i przedstawicieli nauki w praktyce rynkowej w toku postępowań likwidacyjnych ubezpieczyciele często

²⁸ Tamże.

²⁹ Tamże, s. 182-183.

³⁰ Tamże, s. 192-193.

³¹ 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, Toruń 2011, s. 71-73.

³² Tamże, s. 74.

³³ Tamże, s. 74-80.

odmawiali spełnienia świadczenia odszkodowawczego z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego poniesionych przez osoby fizyczne, które swoje pojazdy wykorzystywały do innych celów niż prowadzenie działalności gospodarczej. W takich przypadkach zakłady ubezpieczeń żądały, by poszkodowany dodatkowo wykazał, iż wynajmując pojazd działał w celu wyłączenia innej szkody lub ograniczenia jej rozmiarów albo też przynajmniej udowodnił, że nie mógł w dogodny sposób korzystać z komunikacji publicznej. Powodowało to, że w praktyce podmioty prowadzące działalność gospodarczą były traktowane w sposób uprzywilejowany w stosunku do osób fizycznych, które tej działalności nie prowadziły. W przypadku roszczenia przedsiębiorcy o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego wystarczało wykazanie utraty możliwości korzystania z pojazdu uszkodzonego i poniesienia kosztów najmu. W tych sytuacjach spory w praktyce dotyczyły głównie czasu trwania najmu. Poszkodowani, którzy działalności gospodarczej nie prowadzili, musieli wykazywać dodatkowe okoliczności, co w praktyce oznaczało najprawdopodobniej, że chcąc uniknąć sporów w większości przypadków z pojazdu zastępczego nie korzystali.

W przypadkach, gdy osoby fizyczne wykorzystujące pojazdy do celów osobistych jednak korzystały z pojazdów zastępczych i występowały o zwrot kosztów na drogę postępowania sądowego, orzecznictwo sądów powszechnych było niejedolite. W szeregu orzeczeń zajęto stanowisko korzystne dla poszkodowanych³⁴. Zgodnie z argumentacją pojawiającą się w uzasadnieniach poszkodowani nie mieli obowiązku uzasadniania potrzeby korzystania z pojazdu zastępczego, skoro korzystali z własnego pojazdu do chwili wyrządzenia szkody. Nałożenie na nich takiego obowiązku prowadziłoby do sytuacji, w której poszkodowany musi tłumaczyć w ogóle zasadność posiadania pojazdu. Dostrzegano również brak podstaw dla różnicowania sytuacji przedsiębiorców i osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej z aksjologicznego punktu widzenia. W szeregu orzeczeń pojawiał się argument, zgodnie z którym posiadanie pojazdu nie jest w aktualnych

³⁴ Zob. przegląd orzeczeń zawarty w *Stanowisku Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego*, s. 18 i n., dostępne pod adresem: https://rf.gov.pl/files/3008__5195__Refundacja_kosztow_najmu_pojazdu_zastepczego_w_ocenieniu_Rzecznika_Ubezpieczonych.pdf; Zob. też U. Borowiecka, *Najem pojazdu zastępczego w przypadku umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w świetle orzecznictwa sądów powszechnych*, *Monitor Ubezpieczeniowy*, nr 43, wrzesień 2010, s. 34 i n.; M. Serwach, *Pozbawienie możliwości korzystania z pojazdu...*, s. 162 i n.; M. Wałachowska, *Utrata posiadania rzeczy...*, s. 75 i n.

warunkach społeczno-gospodarczych luksusem, ale stanowi typowy stan rzeczy. Posiadacz pojazdu nie musi wykazywać, że jest mu on potrzebny w życiu codziennym, gdyż stanowi to oczywistość. Fakt uczestnictwa w kolizji nie może zmuszać poszkodowanego do zmiany planów i zobowiązań rodzinnych ani powodować obniżenia jego stopy życiowej. Odnosząc się do argumentacji ubezpieczycieli, podnoszono, że nietrafne jest wskazywanie na możliwość skorzystania przez poszkodowanego z komunikacji publicznej, gdyby bowiem poszkodowany chciał korzystać z takiej komunikacji, w ogóle nie nabywałby pojazdu.

W uzasadnieniach orzeczeń niekorzystnych dla poszkodowanych³⁵ wskazywano, że poniesienie kosztów na najem pojazdu zastępczego jest zasadne i pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem powodującym szkodę tylko w przypadku, gdy poszkodowany zajmuje się prowadzeniem działalności gospodarczej i w tym celu korzysta ze swojego pojazdu. Brak pojazdu w życiu codziennym nie powoduje szkody, a jedynie utrudnienie czy niewygodę. Podnoszono, że wynajęcie pojazdu zastępczego jest sprzeczne z zasadą minimalizacji szkody oraz z wynikającymi z art. 354 § 2 k.c. obowiązkami poszkodowanego jako wierzyciela. Wynajem pojazdu zastępczego lub nawet przejazd taksówką narusza obciążający wierzyciela obowiązek współdziałania z dłużnikiem w wykonaniu zobowiązania, jeżeli istnieje możliwość poruszania się komunikacją publiczną. Samo przyzwyczajenie poszkodowanego do jazdy pojazdem i negatywne odczucia psychiczne związane z koniecznością skorzystania z komunikacji publicznej nie usprawiedliwiają najmu pojazdu na koszt ubezpieczyciela.

We wrześniu 2010 r. Polska Izba Ubezpieczeń Gospodarczych we współpracy z Urzędem Komisji Nadzoru Finansowego wydała wytyczne w sprawie zasad wynajmu pojazdu zastępczego w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Wytyczne te zawierały liczne ograniczenia dla dochodzących odszkodowania osób fizycznych

³⁵ Przegląd takich orzeczeń zawarty jest we wniosku Rzecznika Ubezpieczonych z 16 grudnia 2010 r. do Sądu Najwyższego, którego skutkiem było podjęcie uchwały z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28; wniosek w całości został opublikowany w *Rozprawach Ubezpieczeniowych*, z. 12 (1/2012), s. 102 i n.; zob. też M. Serwach, *Pozbawienie możliwości korzystania z pojazdu...*, s. 165-166.

nieprowadzących działalności gospodarczej. Wynikało z nich m.in, że roszczenie poszkodowanego będącego osobą fizyczną jest uzasadnione jedynie, jeżeli poszkodowany „nie mógł zaspokoić swoich potrzeb konsumpcyjnych i życiowych w inny sposób, w szczególności poprzez korzystanie z ogólnodostępnych środków transportu”. W treści tego dokumentu stwierdzono m.in. co następuje:

„Poszkodowany powinien udowodnić sposób, w jaki dotychczas korzystał z pojazdu, intensywność używania tego pojazdu, długość dokonywanych przejazdów, w jakim celu dokonywał przejazdów. Zwrot kosztów wynajmu pojazdu zastępczego przysługuje, gdy w sprawie występują, udokumentowane przez poszkodowanego, okoliczności wskazujące, że pojazd był konieczny do wykonywania dojazdów do pracy, albo konieczność korzystania z pojazdu miała charakter osobisty lub rodzinny (np. konieczność dowozu niepełnosprawnego członka rodziny do lekarza lub na rehabilitację), lub wynikała z okoliczności zewnętrznych (np. ze względu na miejsce zamieszkania poszkodowanego brak jest połączenia środkami komunikacji publicznej pomiędzy miejscem pracy a zamieszkania lub występują w tym zakresie inne istotne utrudnienia, wykluczające zaspokojenie uzasadnionych potrzeb poszkodowanego w bardziej ekonomiczny sposób). (...) Jeżeli poszkodowany wykorzystywał swój pojazd z niewielką intensywnością lub na krótkie odległości (np. raz w tygodniu do zaspokajania osobistych potrzeb - do wyjazdu w celu wypoczynku na działkę, dojazdu do kościoła), wskazane okoliczności mogą nie uzasadniać roszczenia o pokrycie kosztów wynajmu pojazdu zastępczego. Innym sposobem naprawienia szkody umożliwiającym zaspokojenie jego potrzeb konsumpcyjnych i życiowych może być skorzystanie przez poszkodowanego z innego środka transportu (np. z taksówki lub innego środka komunikacji publicznej), jeżeli w warunkach konkretnej sprawy, alternatywny środek transportu jest dostępny dla poszkodowanego, a korzystanie z niego będzie dla poszkodowanego dogodne w stopniu zbliżonym do korzystania z własnego pojazdu. Za niedogodne dla poszkodowanego uznać należy w szczególności te alternatywne środki transportu, z których korzystanie w porównaniu do własnego pojazdu będzie w istotny sposób uciążliwe lub będzie wymagać większej ilości czasu z uwagi na np. niedogodny rozkład jazdy komunikacji publicznej lub umiejscowienie stacji (przystanków), czy też konieczność wielu przesiadek.”

Dokument powyższy nie miał żadnego waloru normatywnego. Istniały jednak poważne obawy, że jeżeli miałby on wywrzeć decydujący wpływ na ukształtowanie praktyki rynkowej, oznaczałoby to, że roszczenia osób nieprowadzących działalności gospodarczej będą na etapie postępowań likwidacyjnych co do zasady oddalane. W większości przypadków oznaczałoby to, że nieprofesjonaliści, chcąc uniknąć sporów, będą rezygnować z pojazdów zastępczych.

2. Uchwała Sądu Najwyższego z 17.11.2011 r. i dalsza ewolucja stanowisk

2.1. Wniosek Rzecznika Ubezpieczonych

Ze względu na niejednolitość orzecznictwa, a także daleko idące ryzyko naruszenia praw i interesów osób fizycznych niebędących konsumentami wynikające ze m.in. wskazanych powyżej wytycznych, Rzecznik Ubezpieczonych w dniu 16 grudnia 2010 r. skierował do Sądu Najwyższego wniosek o podjęcie uchwały mającej na celu udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

„1. Czy w świetle art. 361 k.c. utrata możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego wskutek jego zniszczenia lub uszkodzenia przez poszkodowanego – będącego osobą fizyczną nieprowadzącą działalności gospodarczej – stanowi szkodę majątkową?

2. Czy w świetle art. 361 k.c. roszczenie wyżej wymienionego poszkodowanego o zwrot poniesionych kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest determinowane nie tylko istnieniem adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy faktem utraty możliwości korzystania z rzeczy wskutek jej zniszczenia albo uszkodzenia, a poniesionymi kosztami najmu pojazdu zastępczego, ale również niezbędnością tego najmu, rozumianą jako niemożność skorzystania ze środków komunikacji publicznej?”

2.2. Stanowisko Sądu Najwyższego

W uchwale 7 sędziów z 17 listopada 2011 r.³⁶ Sąd Najwyższy uznał, że:

„Odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za uszkodzenie albo zniszczenie pojazdu mechanicznego niesłużącego do prowadzenia działalności gospodarczej obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego; nie jest ona uzależniona od niemożności korzystania przez poszkodowanego z komunikacji zbiorowej.”

W uzasadnieniu, po bardzo szerokim przedstawieniu krajowego i zagranicznego tła analizowanego zagadnienia, Sąd Najwyższy stwierdził, że restytucja samej utraty możliwości korzystania z rzeczy byłaby niedopuszczalną restytucją szkody niemajątkowej. Jeżeli jednak doszło już do poniesienia przez poszkodowanego wydatków na uzyskanie pojazdu zastępczego, wydatki te mają postać straty w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. Aby mogły one zostać zrekompensowane, muszą zmierzać do wyłączenia lub ograniczenia szkody, co ma miejsce w razie wynajmu pojazdu zastępczego w celu kontynuowania działalności gospodarczej lub zawodowej. Szkodę stanowią jednak również wydatki, które służą ograniczeniu lub wyłączeniu innych negatywnych następstw majątkowych doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu. Takim negatywnym następstwem jest utrata możliwości korzystania z rzeczy, w związku z czym poszkodowanemu przysługuje roszczenie o zwrot wydatków na najem pojazdu zastępczego nieprzeznaczonego do kontynuowania działalności gospodarczej lub zawodowej. W grę mogą jednak wchodzić wyłącznie wydatki rzeczywiście poniesione.

Sąd Najwyższy podkreślił jednocześnie, że na wierzycielu ciąży obowiązek zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów wynikający z art. 354 § 2, art. 362 i 826 § 1 k.c. W związku z tym ubezpieczyciel zobowiązany jest wyłącznie do „zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, niedających się

³⁶ III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28.

wyeliminować w inny sposób, z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika”. Sąd podzielił pogląd Rzecznika Ubezpieczonych, że „korzystanie przez poszkodowanego z własnego pojazdu mechanicznego nie może być zastąpione wykorzystaniem środków komunikacji publicznej, są to bowiem odmienne sposoby korzystania z rzeczy”, a „samochód w sposób bardziej wszechstronny i funkcjonalny zaspokaja potrzeby życiowe właściciela”. Zdaniem Sądu korzystanie z własnego pojazdu stało się standardem cywilizacyjnym i „taka jego funkcja będzie się umacniać”.

W uzasadnieniu znalazło się również stwierdzenie, zgodnie z którym „z zasady proporcjonalności może natomiast wynikać zbędność najmu pojazdu zastępczego, jeżeli właściciel nie używał samochodu albo dysponuje innym samochodem nadającym się do wykorzystania. Używanie samochodu w sposób sporadyczny może z kolei uzasadniać celowość wykorzystania w sposób ekwiwalentny innego środka komunikacji.” Nawiązuje to w sposób wyraźny do wcześniejszego fragmentu uzasadnienia, w którym omawiając pogląd panujący w niemieckim systemie prawnym Sąd Najwyższy zauważył, że roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego nie przysługuje, „jeżeli poszkodowany dysponuje innym samochodem albo gdy nie korzystał z uszkodzonego samochodu lub powinien poradzić sobie w inny sposób (np. gdy samochód był używany okazjonalnie, racjonalne może okazać się zastąpienie go taksówką)”.

Jak zostanie to wskazane poniżej, powyższe stwierdzenia zawarte w uzasadnieniu mają duży wpływ na aktualną praktykę orzeczniczą.

2.3. Odbiór stanowiska Sądu Najwyższego w doktrynie prawa

Uchwała Sądu Najwyższego była szeroko komentowana w nauce prawa. Napisano do niej aż 5 glos³⁷, a poza tym stanowiła także punkt odniesienia dla innych

³⁷ T. Kotuk, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, LEX/el; B. Panfil, *O zwrocie kosztów najmu pojazdu zastępczego w związku z uszkodzeniem pojazdu poszkodowanego – kiedy powstaje szkoda*, Glosa 2014, nr 2, s. 58 i n.; T. Szanciło, glosa do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSP 2013, nr 1, poz. 2; T. Szczerowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, Monitor Prawniczy 2012, nr 9, s. 495 i n.; A. Wiewiórowska-Domagalska, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, Europejski Przegląd Sądowy 2013, nr 3, s. 47 i n.

opracowań³⁸. Większość glosatorów zaaprobowwała zasadniczą tezę uchwały, zgodnie z którą prawo do wynajęcia pojazdu zastępczego ma także poszkodowany, który nie prowadzi działalności gospodarczej. Z krytyką w aż trzech wypowiedziach spotkało się natomiast odrzucenie koncepcji, zgodnie z którą sama utrata możliwości korzystania z rzeczy, bez poniesienia kosztów wynajęcia dobra substytucyjnego, nie stanowi szkody majątkowej³⁹. Uzasadniając tę krytykę posłużono się m.in. argumentem, zgodnie z którym analizowaną sytuację należy traktować podobnie jak przypadek odszkodowania odpowiadającego kosztom naprawy pojazdu, gdzie ugruntowane orzecznictwo uznaje roszczenie o ich zapłatę, pomimo tego, że naprawa nie została dokonana⁴⁰. W konsekwencji otrzymane środki poszkodowany może przeznaczyć zarówno na naprawę, jak i na inny cel. Podobnie, poszkodowany powinien mieć możliwość przeznaczenia na dowolny cel środków uzyskanych tytułem odszkodowania z powodu utraty możliwości korzystania z rzeczy⁴¹. Odwołując się do przedstawionego powyżej stanowiska T. Dybowskiego, użyto również argumentu, zgodnie z którym korzystanie z jakiegoś dobra ma zawsze wartość majątkową, a prawo do takiego korzystania zgodnie z art. 140 k.c. należy do treści własności, która jest przecież prawem majątkowym⁴². Zgodnie z obserwacją jednego z glosatorów stanowisko Sądu Najwyższego wykreowało „sztuczny popyt” na usługi najmu pojazdów zastępczych, gdyż wymóg faktycznego poniesienia wydatku oznacza, że poszkodowani są skłonni do wynajęcia pojazdów także w sytuacjach, gdy inaczej by tego nie uczynili⁴³.

Niezależnie od glos ukazały się również publikacje, których celem było upowszechnienie w praktyce określonej interpretacji uchwały Sądu Najwyższego, przy czym publikacje te miały zarówno na celu ochronę interesów ubezpieczycieli⁴⁴,

³⁸ R. Trzaskowski, *Koszty najmu pojazdu zastępczego jako szkoda*, *Palestra* 2012, nr 7-8, s. 121 i n.

³⁹ B. Panfil, *O zwrocie kosztów najmu...*, s. 59 i n.; T. Szanciło, *glosa...*, s. 14-16; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 496-498.

⁴⁰ B. Panfil, *O zwrocie kosztów najmu...*, s. 59 i n.; T. Szanciło, *glosa...*, s. 15-16.

⁴¹ B. Panfil, *O zwrocie kosztów najmu...*, s. 60-61.

⁴² T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 497.

⁴³ B. Panfil, *O zwrocie kosztów najmu...*, s. 63.

⁴⁴ E. Kowalewski, J. Handschke, T. Szumlicz, *Dekalog konkluzji wynikających z uchwały Sądu Najwyższego w sprawie pojazdu zastępczego [uchwała składu 7 sędziów z dnia 17.11.2011, III CZP 5/11]*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 2011, nr 4, s. 3 i n.

jak i poszkodowanych⁴⁵. W ramach tych pierwszych odwoływano się w szczególności do zawartych w uzasadnieniu sformułowań, zgodnie z którymi poniesienie wydatków na najem pojazdu zastępczego musi być „celowe” oraz „ekonomicznie uzasadnione”⁴⁶, podkreślano, że brak możliwości korzystania ze środków komunikacji zbiorowej nie przesądza o zasadności roszczenia o zwrot kosztów najmu⁴⁷, a także broniono tezy, że Sąd Najwyższy nie odrzucił wyraźnie wniosków wynikających z wytycznych przyjętych przez Polską Izbę Ubezpieczeń we współpracy z Urzędem Komisji Nadzoru Finansowego⁴⁸.

2.4. Uchwała Sądu Najwyższego z 22.11.2013 r.

Istotne znaczenie dla ukształtowania aktualnej praktyki miała również kolejna uchwała Sądu Najwyższego, która wydana została 22 listopada 2013 r.⁴⁹ W wyniku przedstawienia zagadnienia prawnego przez Sąd Okręgowy w Katowicach Sąd Najwyższy rozstrzygnął istotną kwestię związaną z czasem trwania najmu. Zgodnie z tezą tej uchwały:

„Odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki na najem pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego w okresie niezbędnym do nabycia innego pojazdu mechanicznego, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało w wysokości odpowiadającej różnicy pomiędzy wartością pojazdu mechanicznego sprzed zdarzenia powodującego szkodę, a wartością pojazdu w stanie uszkodzonym, którego naprawa okazała się niemożliwa lub nieopłacalna (tzw. szkoda całkowita).”

⁴⁵ A. Daszewski, *Najem pojazdu zastępczego w świetle uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r.*, Rozprawy Ubezpieczeniowe, nr 12, 1/2012, s. 95 i n.; P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 145 i n.

⁴⁶ E. Kowalewski, J. Handschke, T. Szumlicz, *Dekalog konkluzji...*, s. 4.

⁴⁷ Tamże, s. 5. Jest to ciekawe odwrócenie tezy wynikającej z orzeczenia, w którym Sąd Najwyższy przyjął, że możliwość korzystania z komunikacji publicznej nie czyni bezzasadnym roszczenia o zwrot kosztów najmu.

⁴⁸ Tamże, s. 6.

⁴⁹ III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85.

Przedmiotem sporu w sprawie był zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego za okres 7 dni następujących po dniu, w którym poszkodowany otrzymał odszkodowanie z tytułu zniszczenia pojazdu. Nowy pojazd został nabyty przez poszkodowanego dopiero 14 dni po tej dacie. Sąd pierwszej instancji zasądził żadaną kwotę, przyjmując, że przed nabyciem nowego pojazdu poszkodowany musi podjąć czynności umożliwiające zbycie pozostałości pojazdu, a ponadto dopiero z chwilą otrzymania odszkodowania uzyskuje realną możliwość nabycia innego pojazdu lub zlecenia naprawy starego. Z tego powodu uzasadnione jest wynajmowanie pojazdu zastępczego także przez okres kilku dalszych dni po wypłacie odszkodowania przez ubezpieczyciela.

W uzasadnieniu podjętej uchwały Sąd Najwyższy w pierwszej kolejności bardzo szeroko odniósł się do zaprezentowanych powyżej poglądów glosatorów uchwały 7 sędziów z 17 listopada 2011 r. oraz T. Dybowskiego, zgodnie z którymi już sama utrata możliwości korzystania z pojazdu jest szkodą majątkową, nawet bez konieczności ponoszenia jakichkolwiek wydatków z tego tytułu. Stanowisko zajęte w uchwale z 17 listopada 2011 r. zostało podtrzymane, a Sąd Najwyższy przyjął, że „niemożność korzystania z pojazdu mechanicznego jako składnika majątkowego niewątpliwie stanowi źródło szkody o charakterze niemajątkowym, polegającej na dyskomforcie spowodowanym niedogodnościami posiadacza pojazdu wynikającymi z niemożności korzystania z tego składnika majątkowego”. Ze szkodą majątkową w analizowanym przypadku mamy jednak do czynienia dopiero wtedy, gdy niemożność skorzystania z pojazdu spowoduje wydatki na najem pojazdu zastępczego. Wydatki, które służą ograniczeniu negatywnych następstw doznanych przez poszkodowanego w wyniku uszkodzenia bądź zniszczenia rzeczy stanowią stratę w rozumieniu art. 361 § 2 k.c.

W uzasadnieniu przyjęto dalej, że w analizowanym przypadku zakres szkody podlegającej naprawieniu wyznacza adekwatny związek przyczynowy, a w związku takim ze zdarzeniem szkodzącym wchodzi koszt najmu pojazdu zastępczego poniesione przez poszkodowanego w okresie niezbędnym do nabycia nowego pojazdu. Zasady doświadczenia życiowego nakazują przyjąć, że nabycie nowego pojazdu wymaga podjęcia określonych czynności „organizacyjnych”. Zgodnie ze słowami uzasadnienia: „Ustalenie czasu niezbędnego na nabycie nowego pojazdu

ma charakter obiektywny i jest niezależne od posiadania przez poszkodowanego środków pieniężnych - w tym pochodzących z wypłaty odszkodowania obejmującego różnicę wartości pojazdu sprzed i po zdarzeniu szkodzącym - na kupno nowego pojazdu. Dla ustalenia czasu niezbędnego do nabycia pojazdu istotne znaczenie ma czas zawiadomienia poszkodowanego o sposobie likwidacji szkody przez zapłatę różnicy pomiędzy wartością pojazdu sprzed i po zdarzeniu szkodzącym.”

Stwierdzenia powyższe odegrały poważną rolę w praktyce, gdyż wydaje się, że przynajmniej w niektórych przypadkach na ich podstawie sądy powszechne skłonne są określać termin, w którym poszkodowany powinien nabyć nowy pojazd, na podstawie samego zawiadomienia o uznaniu szkody za „całkowitą”, niezależnie od tego, czy nastąpiła rzeczywista wypłata odszkodowania przez ubezpieczyciela. W rzeczywistości jednak wydaje się, że intencją Sądu Najwyższego było jedynie podkreślenie, że chwili wypłaty odszkodowania nie można traktować jako ostatecznego terminu końcowego, po którym zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego nigdy się nie należy. W uzasadnieniu zostało to wyrażone w dość zawiły sposób. Zgodnie z jego słowami „nie zrywa adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem szkodzącym a kosztami poniesionymi na najem pojazdu zastępczego przy tzw. szkodzie całkowitej wypłata odszkodowania przez ubezpieczyciela obejmującego różnicę w wartości uszkodzonego pojazdu sprzed i po wypadku, jeżeli nastąpiła ona zanim nastąpił upływ czasu niezbędnego do nabycia przez poszkodowanego nowego pojazdu”. Uzasadniając to stanowisko Sąd odwołał się również do argumentów prawnoporównawczych wynikających z prawa niemieckiego. W sposób wyraźny odrzucono natomiast omówione powyżej stanowisko wyrażone w wyroku Sądu Najwyższego z 8 września 2004 r.⁵⁰, w którym przyjęto, że odszkodowanie może obejmować koszty najmu jedynie do chwili zapłaty odszkodowania. Przyjęcie takiej wykładni, zdaniem Sądu, prowadziłoby do nieuzasadnionego postawienia w gorszej sytuacji poszkodowanego posiadacza pojazdu, który poniósł tzw. szkodę całkowitą, w stosunku do posiadacza, którego szkoda podlegałaby naprawieniu przez zapłatę kwoty niezbędnej do dokonania naprawy. W tym drugim przypadku posiadacz mógłby bowiem żądać odszkodowania

⁵⁰ IV CK 672/03, LEX nr 146324.

za cały okres niezbędny do dokonania naprawy uszkodzonego pojazdu, w którym nie mógł z niego korzystać, a nie tylko do chwili wypłaty odszkodowania.

2.5. Dalsze wypowiedzi przedstawicieli nauki

Odnosząc się do powyższej uchwały M.P. Ziemiak zaaprobował pogląd, zgodnie z którym „czysta” (tj. bez poniesienia kosztów najmu) utrata możliwości korzystania z rzeczy nie stanowi szkody majątkowej. Jednocześnie jednak, zdaniem glosatora, aby można mówić o szkodzie poszkodowany powinien faktycznie zapłacić czynsz najmu, a, jak należy sądzić, nie wystarcza samo zaciągnięcie zobowiązania z tego tytułu, gdyż „dług niezaspokojony nie jest szkodą podlegającą naprawieniu”⁵¹. Glosator wyraził wątpliwości, czy wydatki poniesione na koszt wynajmu były w stanie faktycznym sprawy celowe i ekonomicznie uzasadnione w rozumieniu uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r. Jego zdaniem nie można utożsamiać celowości i ekonomicznej zasadności najmu jedynie z samą niemożliwością korzystania przez poszkodowanego ze zniszczonego pojazdu.

Glosator polemizuje z Sądem Najwyższym w odniesieniu do kwestii ustalania czasu niezbędnego do nabycia nowego pojazdu. Jego zdaniem nie sposób zgodzić się z poglądem, że ustalenie to może nastąpić całkowicie niezależnie od okoliczności, czy poszkodowany posiada niezbędne środki finansowe, a w szczególności środki otrzymane od ubezpieczyciela⁵². Bez takich środków nabycie nowego pojazdu może okazać się niemożliwe. Powinnością poszkodowanego jest możliwie szybkie podjęcie czynności w celu sprzedaży wraku zniszczonego pojazdu. Czas niezbędny do dokonania takiej sprzedaży trudno byłoby jednak ustalić obiektywnie, gdyż zależy on od bardzo wielu czynników⁵³. Sąd Najwyższy został również skrytykowany za przywiązywanie nadmiernej wagi do otrzymania przez poszkodowanego zawiadomienia o sposobie likwidacji szkody (uznania szkody za całkowitą) oraz za brak określenia, co należy rozumieć przez nowy pojazd, który ma nabyć poszkodowany (czy chodzi tu o jakikolwiek nowy pojazd, czy też pojazd o wieku

⁵¹ M.P. Ziemiak, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, PiP 2015, nr 8, s. 124.

⁵² Tamże, s. 126.

⁵³ Tamże, s. 126-127.

i parametrach zbliżonych do pojazdu zniszczonego w wypadku). W podsumowaniu glosator stwierdził, że ze względu na znaczące trudności w obiektywnej ocenie, kiedy uszkodzony mógł nabyć nowy pojazd, lepszym rozwiązaniem było to prezentowane w wyroku z 8 września 2004 r.⁵⁴, gdzie za ostateczny termin końcowy najmu pojazdu zastępczego, którego koszt ma zostać zwrócony, uznano chwilę wypłaty odszkodowania⁵⁵.

Kompleksowo kwestią określania wysokości szkody z tytułu najmu pojazdu zastępczego zajęła się A. Łazarska⁵⁶. Omawiając wnioski dla praktyki wynikające z uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r. stwierdziła ona, że w kontekście ustalenia celowości najmu w każdej sprawie zachodzi potrzeba przesłuchania uszkodzanego na okoliczność sposobu wykorzystywania pojazdu zastępczego. Jej zdaniem „potrzebę skorzystania z pojazdu zastępczego w kontekście proporcjonalności można byłoby uznać za uzasadnioną, gdyby rozsądnie i ekonomicznie myślący człowiek uznał to za konieczne i celowe”⁵⁷. Odnosząc się do stawek czynszu wymieniona autorka stoi na stanowisku, że uszkodzony nie ma obowiązku poszukiwać firmy, która wynajmuje najtaniej, a odszkodowanie powinno obejmować koszty najmu ustalone według cen występujących na lokalnym rynku. Praktyka funkcjonowania rynku najmu bezgotówkowego i konstrukcja zapłaty cesją wierzytelności wpływa na podnoszenie stawek⁵⁸. W odniesieniu do czasu trwania najmu A. Łazarska podnosi, że z reguły jest on zdeterminowany czasem trwania naprawy. Przeszłość z likwidacją szkody po stronie ubezpieczyciela nie może skutkować negatywnymi konsekwencjami dla uszkodzanego. Nie ulega natomiast wątpliwości, że powinny go obciążać skutki własnych zaniechań. W praktyce przyjmuje się również, że uszkodzanego obciążają konsekwencje zwłoki, za którą odpowiedzialność ponosi warsztat samochodowy⁵⁹. Zgłaszając postulaty co do uproszczenia orzekania w sprawach

⁵⁴ IV CK 672/03, LEX nr 146324.

⁵⁵ M.P. Ziemiak, glosa..., s. 128.

⁵⁶ A. Łazarska, *Szacowanie szkody za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, Przegląd Sądowy 2014, nr 5, s. 47 i n.

⁵⁷ Tamże, s. 53.

⁵⁸ Tamże, s. 54-55.

⁵⁹ Tamże, s. 56.

najmu pojazdu zastępczego wymieniona autorka zauważa, że znacząco uprościłoby postępowanie istnienie list ze stawkami rynkowymi najmu opracowanymi przez instytucje naukowe, tak jak ma to miejsce w niemieckim systemie prawnym⁶⁰. W konkluzji A. Łazarska podnosi, że wobec niewielkiej wartości przedmiotu sporu w większości analizowanych spraw wątpliwa jest celowość angażowania biegłego, co jednak następuje w wielu z nich, przede wszystkim na żądanie pozwanego. Postuluje przy tym zmianę art. 322 k.p.c., tak aby przepis ten mógł dać sądowi większą swobodę w zakresie prowadzenia postępowania dowodowego co do wysokości szkody⁶¹.

Przegląd różnych zagadnień praktycznych związanych z dochodzeniem zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego przedstawiła M. Maliszewska⁶². Wśród jej uwag warto odnotować obserwację praktyczną, zgodnie z którą w postępowaniach sądowych niejednokrotnie przedstawiane są umowy najmu, z których nie wynika stawka czynszu. Podstawą jej ustalenia ma być osobny dokument w postaci cennika. Może to powodować nieważność umowy, jeżeli nie można uznać, że cennik stał się jej integralną częścią⁶³.

2.6. Praktyka rynkowa

Wydanie uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 r. i niechęć ubezpieczycieli do zaakceptowania wszystkich wynikających z niej wniosków stały się katalizatorem ogromnego wzrostu ilości spraw sądowych związanych z wynajmem pojazdów zastępczych. Charakterystyczne jest, że w sprawach tych jako powodowie stosunkowo rzadko występują sami poszkodowani, a najczęściej są nimi przedsiębiorcy zajmujący się profesjonalnie wynajmem pojazdów. Jest to związane z ukształtowaniem się schematu działania takich firm, które wynajmują pojazdy poszkodowanym w zamian za cesję wiarytelności odszkodowawczej w stosunku do ubezpieczyciela. Takie rozwiązanie

⁶⁰ Tamże, s. 58.

⁶¹ Tamże, s. 61.

⁶² M. Maliszewska, *Roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego wobec zakładu ubezpieczeń*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe*, nr 15, 2/2013.

⁶³ Tamże, s. 114-115.

jest w oczywisty sposób korzystne dla poszkodowanego, który otrzymuje pojazd bez konieczności wyasygnowania jakichkolwiek środków pieniężnych, w swoim przekonaniu „za darmo”. Z posiadanych informacji (choć nie z przeprowadzonego badania) wynika, że na podobnym schemacie opiera się niekiedy działanie warsztatów samochodowych, które jako dodatkową usługę oferują wynajem pojazdów zastępczych udostępnianych na czas trwania naprawy. Po zakończeniu najmu wynajmujący (warsztat lub firma zajmująca się wyłącznie wynajmem) we własnym imieniu i z reguły masowo dochodzi zapłaty odszkodowania równego czynszowi najmu od ubezpieczycieli, nie angażując w to poszkodowanego. Pewną uciążliwością dla tego ostatniego związaną z dochodzeniem roszczeń przez profesjonalnego wynajmującego może być konieczność przesłuchania go w charakterze świadka, o co stosunkowo często wnioskuje ubezpieczyciele. Z większym ryzykiem dla poszkodowanego wiąże się natomiast to, że umowy najmu zawierają często zobowiązanie poszkodowanego do samodzielnego pokrycia kosztów najmu w sytuacji, gdyby jego dochodzenie od ubezpieczyciela skończyło się niepowodzeniem.

3. Właściwość sądów

Rozpowszechnienie wskazanej praktyki doprowadziło do znacznego wzrostu ilości spraw, których przedmiotem był koszt najmu pojazdu zastępczego. Ze względu na obowiązujące przepisy o właściwości miejscowej sprawy te w znacznej części skoncentrowane były w sądach okręgu warszawskiego. Do dnia 31 grudnia 2015 r. kwestię tę regulował art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁶⁴, który miał następujące brzmienie: „Powództwo o roszczenie wynikające z umów ubezpieczeń obowiązkowych lub obejmujące roszczenia z tytułu tych ubezpieczeń można wytoczyć bądź według przepisów o właściwości ogólnej, bądź przed sąd właściwy dla miejsca zamieszkania lub siedziby poszkodowanego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia.” Ponieważ większość ubezpieczycieli ma siedziby w Warszawie, wytoczenie powództwa według właściwości ogólnej oznaczało położony tu sąd. Jak się wydaje, przez uprawnionego

⁶⁴ Tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.

z umowy ubezpieczenia w rozumieniu tego przepisu można było rozumieć także cesjonariusza wierzytelności w stosunku do ubezpieczyciela, jednak nie jest to w pełni jasne⁶⁵. W każdym razie stosunkowo liczne z podmiotów zajmujących się zawodowo wynajmem miały, podobnie jak ubezpieczyciele, siedzibę w Warszawie. W przeprowadzonym badaniu ankietowym na 400 badanych spraw w 220 przypadkach przy określeniu właściwości miejscowej Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy powołano się na sąd miejsca siedziby pozwanego, a w 120 przypadkach na sąd miejsca siedziby uprawnionego z umowy ubezpieczenia.

Sprawy z tytułu wynajmu pojazdów zastępczych w większości przypadków były kwalifikowane jako sprawy gospodarcze. Kwestia ta wprawdzie utraciła znaczną część swojego praktycznego znaczenia wraz z likwidacją postępowania odrębnego w sprawach gospodarczych, ale nadal pozostaje istotna ze względu na określenie właściwości sądów gospodarczych (wydziałów gospodarczych). Zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy z 24 maja 1989 r. o rozpoznawaniu przez sądy spraw gospodarczych⁶⁶ sprawami gospodarczymi są sprawy ze stosunków cywilnych między przedsiębiorcami w zakresie prowadzonej przez nich działalności gospodarczej. Zgodnie z kryteriami wypracowanymi jeszcze na gruncie nieobowiązującego już art. 479¹ k.p.c. sprawa ma charakter gospodarczy, jeżeli łącznie spełnione są trzy kryteria:

- 1) sprawa dotyczy stosunku o charakterze cywilnym,
- 2) stronami sporu są przedsiębiorcy,
- 3) spór pozostaje w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej obu stron.

W sprawach z powództwa przedsiębiorcy zajmującego się profesjonalnie wynajmem pojazdów, który nabył w drodze przelewu roszczenie o odszkodowanie w postaci zwrotu kosztów najmu, a następnie dochodzi go przeciwko ubezpieczycielowi, nie budzi wątpliwości spełnienie dwóch pierwszych przesłanek. W odniesieniu do

⁶⁵ Por. uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego z 16 listopada 2012 r., III CZP 69/12, Lex nr 1284757.

⁶⁶ Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 127 ze zm.

przesłanki trzeciej w uzasadnieniu postanowienia z 16 listopada 2012 r.⁶⁷ Sąd Najwyższy uznał, że istotne znaczenie dla kwalifikacji sprawy ma to, iż powód prowadzi działalność gospodarczą w zakresie naprawy powypadkowej samochodów, w ramach której oferuje kompleksową usługę polegającą nie tylko na naprawie uszkodzonego pojazdu, ale także na możliwości korzystania z pojazdu zastępczego przez czas naprawy. Ostatecznie jednak w orzeczeniu tym odmówiono podjęcia uchwały, podobnie jak w kolejnym postanowieniu z 22 kwietnia 2015 r.⁶⁸, gdzie m.in. powołano się na poprzednie postanowienie. W praktyce pod wpływem tych orzeczeń analizowane sprawy zostały skumulowane w wydziałach gospodarczych sądów.

Od 1 stycznia 2016 r. kwestia właściwości sądów w sprawach odnoszących się do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów uregulowana jest odrębnie w art. 34a przywołanej powyżej ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie z jego ust. 1 „powództwo o odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wytacza się wyłącznie przed sąd właściwy dla miejsca zamieszkania albo siedziby poszkodowanego zdarzeniem powodującym szkodę albo przed sąd właściwy dla miejsca zaistnienia tego zdarzenia. W braku wskazanych wyżej podstaw właściwości miejscowej powództwo można wytoczyć przed sąd właściwy według przepisów o właściwości ogólnej”. Ustęp 2 cytowanego przepisu przewiduje natomiast, że „przelew wierzytelności nie wpływa na właściwość sądu”. Zgodnie z intencją ustawodawcy nowa regulacja była reakcją na koncentrację w Warszawie sporów odnoszących się do odszkodowań z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego. W aktualnym stanie prawnym w przypadku powództwa o odszkodowanie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych co do zasady nie ma możliwości wytoczenia powództwa przed sąd właściwości ogólnej. Możliwość taka istnieje tylko w „braku wskazanych wyżej podstaw właściwości miejscowej”, co jest raczej mało zrozumiałe, gdyż o ile można wyobrazić sobie sytuację, w której poszkodowany nie ma miejsca zamieszkania lub siedziby, to trudniej przypadek, w którym nie da się również zidentyfikować miejsca

⁶⁷ III CZP 69/12, Lex nr 1284757.

⁶⁸ III CZP 12/15, Monitor Prawniczy 2015, Nr 10, s. 507.

zdarzenia powodującego powstanie odpowiedzialności. Wymieniony przepis nie przewiduje również możliwości wytoczenia powództwa przed sąd właściwy dla innego niż poszkodowany uprawnionego z umowy ubezpieczenia, co wyklucza sąd miejsca zamieszkania lub siedziby ubezpieczającego i ubezpieczonego. Wyraźne zastrzeżenie przez ustawodawcę, że przelew wierzytelności nie wpływa na właściwość sądu przesądza, że w grę nie może wchodzić sąd właściwy dla siedziby lub miejsca zamieszkania podmiotu profesjonalnie zajmującego się wynajmem. Treść tego przepisu mogłaby natomiast prowadzić do wniosku, że wpływ na właściwość sądu mają innego rodzaju przypadki sukcesji, a zwłaszcza spadkobranie. Wniosek taki nie jest jednak oczywisty. Wątpliwości może również budzić, czy w aktualnym stanie prawnym zachowują aktualność przywołane powyżej orzeczenia uznające sprawy z powództwa podmiotu profesjonalnie zajmującego się wynajmem pojazdów za sprawy gospodarcze. Możliwa jest obrona stanowiska, że art. 34a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych reguluje wyłącznie właściwość miejscową i w ogóle nie odnosi się do kwestii kwalifikacji sprawy jako gospodarczej.

III. Przeprowadzone badania

1. Przedmiot badań – założenia ogólne

Mając na uwadze znaczne obciążenie, jakie dla wymiaru sprawiedliwości niosą ze sobą sprawy o odszkodowanie z tytułu wynajmu pojazdu zastępczego, Ministerstwo Sprawiedliwości zleciło Instytutowi Wymiaru Sprawiedliwości przeprowadzenie badań, których rezultatem miałyby być ewentualne wnioski co do możliwości ograniczenia liczby lub usprawnienia prowadzonych postępowań sądowych. W ramach badania poddano analizie akta 400 spraw, jakie toczyły się wyłącznie w wydziałach gospodarczych Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy. Pulę badanych spraw podzielono na 200 postępowań, które zakończyły się prawomocnie w I instancji, i 200 zakończonych prawomocnie w sądzie odwoławczym.

Jeżeli chodzi o sprawy zakończone w I instancji, przedmiotem badania było 200 akt postępowań zakończonych prawomocnie jako ostatecznie w wydziałach VIII, IX, XV, XVI i XVII Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 30 września 2015 r. Do badania wybrano wyłącznie sprawy zainicjowane przez czterech najczęściej występujących w podobnych sprawach powodów, a w szczególności:

- 122 sprawy powoda pierwszego co do liczby spraw,
- 35 spraw powoda drugiego co do liczby spraw,
- 31 spraw powoda trzeciego co do liczby spraw,
- 12 spraw powoda czwartego co do liczby spraw.

W odniesieniu do spraw zakończonych w sądzie odwoławczym, przedmiotem badania było 200 akt postępowań zakończonych prawomocnie jako ostatecznie w XXIII Wydziale Gospodarczym Odwoławczym Sądu Okręgowego w Warszawie (rozpatrującego apelacje z wydziałów gospodarczych Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy) w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 30 września 2015 r. Do badania wybrano sprawy zainicjowane przez ośmiu najczęściej występujących w podobnych sprawach powodów, a w szczególności:

- 148 spraw powoda pierwszego co do liczby spraw,
- 27 sprawy powoda drugiego co do liczby spraw,
- 11 sprawy powoda trzeciego co do liczby spraw,
- 5 spraw powoda czwartego co do liczby spraw,
- 3 sprawy powoda piątego co do liczby spraw,
- 3 sprawy powoda szóstego co do liczby spraw,
- 2 sprawy powoda siódmego co do liczby spraw,
- 1 sprawę powoda ósmego co do liczby spraw.

2. Podstawowe wyniki

2.1. Wartość przedmiotu sporu

Kwoty dochodzone przez powodów miały raczej umiarkowaną wysokość. Średnia wartość przedmiotu sporu wynosiła 2 364,63 zł, a mediana 1 624,68 zł.

Najwyższa żądana kwota to 50 129,40 zł⁶⁹. W sprawie tej chodziło o najem pojazdu zastępczego przez 107 dni, a na etapie przedsądowym zaspokojono roszczenie do kwoty 1 383,80 zł. Powództwo zostało oddalone, a Sąd Rejonowy uznał, że pojazd po kolizji nadawał się do użytku, w związku z czym oczekiwanie zakładu naprawczego na uznanie odpowiedzialności przez ubezpieczyciela nie wyłączało pojazdu z użytkowania, natomiast kwota zapłacona wcześniej zaspokajała całość uzasadnionych roszczeń. Powód wniósł apelację od tego rozstrzygnięcia, którą Sąd Okręgowy oddalił, dzieląc w całości stanowisko Sądu Rejonowego.

⁶⁹ XVI GC 1132/13.

Najniższa żądana kwota to 140,00 zł⁷⁰ (na etapie przedsądowym zapłacono 980,00 zł). Po doręczeniu odpisu pozwu pozwany spełnił świadczenie. Powód cofnął pozew, a postępowanie zostało umorzone.

Niewielka wartość przedmiotu sporu w badanych sprawach mogłaby być rezultatem tego, że badano wyłącznie sprawy, dla których właściwy w pierwszej instancji był sąd rejonowy, jednak zważywszy na wysokość podanych kwot wydaje się bardzo mało prawdopodobne, by w praktyce często (jeżeli w ogóle) występowały roszczenia, dla których rozpoznania w pierwszej instancji właściwy jest sąd okręgowy ze względu na wartość przedmiotu sporu.

Odnosząc się do wysokości roszczeń należy także wziąć pod uwagę, że w znacznej części spraw roszczenie powoda zostało częściowo zaspokojone jeszcze przed wszczęciem postępowania w sprawie. Średnia wysokość wypłaconej kwoty na tym etapie wynosiła 1 355,28 zł, a mediana 1050,00 zł. Najwyższa kwota zapłacona dobrowolnie przez ubezpieczyciela jeszcze przed wszczęciem postępowania sądowego to 13 505,40 zł⁷¹. W sprawie tej powód żądał dopłaty w wysokości jedynie 398,67 zł. Pozwany w odpowiedzi na pozew podniósł zarzut spełnienia świadczenia, a powód cofnął pozew wobec spełnienia świadczenia w toku procesu.

Wśród badanych spraw nie odnotowano takich, w których wystąpiono o zwolnienie od kosztów sądowych, co jest zrozumiałe zważywszy na profesjonalny i wyspecjalizowany charakter obu stron postępowań (w tym także powodów ze względu na dobór próby do badania).

2.2. Wysokość stawki czynszu najmu

Określenie stawki czynszu najmu będącej podstawą do obliczenia odszkodowania należnego od ubezpieczyciela jest w praktyce jednym z najbardziej spornych zagadnień w postępowaniach. W przeprowadzonym badaniu spośród analizowanych spraw w 290 przypadkach dochodzono zapłaty stawki czynszu brutto, a w 110 stawki netto. Średnia wysokość dochodzonej stawki dziennej najmu netto wynosiła 242,83

⁷⁰ XVI GC 2/15.

⁷¹ IX GC 469/15.

zł, a mediana 220,20 zł. Zarzuty pozwanych odnoszące się do wysokości stawki czynszu pojawiły się w zdecydowanej większości spraw, w których pozwany zajmował stanowisko. Na okoliczność rynkowych stawek czynszu przeprowadzono dowody z opinii biegłego w 167 sprawach, w tym w 6 z wniosku powoda, a w 161 z wniosku pozwanego. Prowadzi to do wniosku, że możliwość uproszczenia postępowania w odniesieniu do tej kwestii przyczyniłaby się w znacznym stopniu do uproszczenia postępowań o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego w ogóle.

2.3. Czas trwania najmu

Przeciętna ilość dni najmu pojazdu zastępczego, za jakie dochodzono odszkodowania, wynosiła 15,01, a dominanta 14 dni. Najkrótszy czas trwania najmu to 2 dni, a najdłuższy 107 dni.

Kwestia uzasadnionego czasu trwania najmu pojazdu była jednym z dwóch (oprócz wysokości stawki czynszu) najbardziej spornych zagadnień w analizowanych sprawach. Zarzuty dotyczące niecelowości najmu w czasie określonym przez powoda ubezpieczyciele zgłosili w 133 sprawach. Na okoliczność uzasadnionego czasu trwania najmu pojazdu przeprowadzono dowody z opinii biegłego w 70 sprawach, w tym w 68 z wniosku pozwanego, a w 2 z wniosku obu stron. Z tych ostatnich danych wynika, że w praktyce w specyficzny sposób rozumiany jest rozkład ciężaru dowodu w odniesieniu do tej kwestii. Co do zasady dowód ten powinien bowiem obciążać powoda. Być może jednak powyższy rezultat jest wynikiem przyjęcia w praktyce, że dowody zaoferowane w pozwie, w tym zwłaszcza przedłożone dokumenty, w wystarczający sposób uprawniają do przedłożenia dowodów przeciwnych w odniesieniu do tej okoliczności.

Niezależnie od przeprowadzonych dowodów z opinii biegłych, należy również najprawdopodobniej przyjąć, że do kwestii niezbędnego czasu najmu pojazdu odnosiła się znaczna liczba dowodów z zeznań świadków, w tym zwłaszcza z zeznań osoby wykonującej naprawę pojazdu i poszkodowanego. Okoliczność ta była również dowodzona za pomocą dokumentacji naprawy, której dostarczenia żądano od warsztatów samochodowych.

2.4. Powód w sprawie

Spośród badanych spraw w 385 przypadkach powodem był podmiot zajmujący się profesjonalnie najmem pojazdów, nie odnotowano natomiast spraw, w których powodem byłaby osoba prowadząca warsztat naprawy pojazdów.

Jedynie w 4 sprawach roszczenie dochodzone było przez pierwotnie uprawnionego (poszkodowanego), a w pozostałych przypadkach powód nabył roszczenie w wyniku cesji.

Taka charakterystyka powodów jest zapewne wynikiem sposobu doboru próby spraw do badania i nie można z niej wyciągać wniosków bardziej ogólnych w odniesieniu do wszystkich spraw o odszkodowanie z tytułu najmu pojazdu zastępczego toczących się w sądach powszechnych. Spośród badanych spraw łącznie aż w 270 przypadkach powodem był ten sam podmiot.

2.5. Nakaz zapłaty

W zdecydowanej większości z badanych spraw (390) powód wystąpił o wydanie nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym. Nakazy wydano w 320 sprawach. W 18 sprawach o wydanie nakazu zapłaty wystąpiono w elektronicznym postępowaniu upominawczym, przy czym wśród tych spraw nakazy wydano w 11 sprawach, a brak podstaw do wydania nakazu stwierdzono w 7 sprawach. Sprawy, w których wniesiono o wydanie nakazu zapłaty w elektronicznym postępowaniu upominawczym, trafiły następnie do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy jako sądu właściwości ogólnej.

Charakterystyczne jest, że spośród 8 spraw, w których nie sformułowano wniosku o wydanie nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym, sąd wydał nakaz aż w 6 sprawach. Nakazy zapłaty były wydawane przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy także w sprawach, które poprzednio toczyły się w elektronicznym postępowaniu upominawczym i to również w tych przypadkach, gdy w postępowaniu tym stwierdzono brak podstaw do wydania nakazu.

Mając na uwadze powyższe dane, należy wskazać, że Sąd Rejonowy dość często kończy (lub usiłuje zakończyć) sprawy wydaniem nakazu zapłaty, co niewątpliwie przyczynia się do przyspieszenia postępowania. Świadczy to również o tym, że Sąd Rejonowy przynajmniej na wstępnym etapie badania sprawy nie dostrzegał przesłanek wyłączających wydanie nakazu zapłaty wymienionych w art. 499 § 1 k.p.c., a w praktyce przesłanek wymienionych w punktach 1 lub 2 tego przepisu, tj. oczywistej bezzasadności roszczenia lub wątpliwości wynikających z okoliczności przytoczonych przez powoda. Mogłoby to wywoływać wątpliwości, czy na tym etapie sprawy są badane w sposób wystarczająco wnikliwy. Zważywszy jednak na profesjonalny i wyspecjalizowany charakter pozwanych, nie wydaje się aby mogło to prowadzić do naruszenia ich godnych ochrony interesów, a niewątpliwie przyczynia się do przyspieszenia postępowania.

Ze względu na dobór próby do badań (połowa badanych spraw pochodziła z sądu odwoławczego, w stosunku do których niewątpliwie wniesiono sprzeciwy od nakazów zapłaty lub nakazy nie zostały w ogóle wydane), nie jest możliwe oszacowanie, w jakiej części wszystkich spraw o odszkodowanie z tytułu najmu pojazdu zastępczego wnoszony jest sprzeciw od nakazu zapłaty.

Spośród 33 spraw, w których nie wydano nakazu zapłaty, a które zakończyły się wydaniem wyroku przez Sąd Rejonowy, powództwo oddalono w całości jedynie w 6 sprawach. W 14 sprawach żądanie powoda zostało uwzględnione w całości, a w 13 sprawach w części.

2.6. Czas trwania postępowania w I instancji

W sprawach, w których Sąd Rejonowy wydał nakaz zapłaty, średni czas oczekiwania na wydanie nakazu od wpływu pozwu do Sądu wynosił 23,58 dnia, a mediana 14 dni. Najszybciej wydano nakaz zapłaty po 2 dniach⁷², a najdłuższy czas oczekiwania

⁷² W sprawie o sygnaturze XVI GC 50/14. W sprawie tej wniesiono następnie sprzeciw, a w trakcie procesu żądanie zostało rozszerzone. Sąd Rejonowy uwzględnił powództwo w całości, a apelację pozwanego oddalono. Łącznie od chwili wpływu do wyroku w I instancji postępowanie trwało 260 dni.

wynosił aż 285 dni⁷³. Ta ostatnia sprawa wpłynęła pierwotnie do wydziału cywilnego, który uznał się niewłaściwym funkcjonalnie i sprawę przekazał do wydziału gospodarczego.

W sprawach, które zakończyły się wydaniem wyroków przez Sąd Rejonowy, od chwili wpływu do wydania wyroku w I instancji sprawy trwały średnio 526,11 dnia (mediana wynosiła 496 dni). Jak się wydaje, ten stosunkowo długi czas trwania postępowania jest spowodowany znacznym obciążeniem Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy, a nie specyfiką badanych spraw.

Rozpoznanie najdłuższej trwającej sprawy z zakończonych wydaniem wyroku zajęło Sądowi Rejonowemu aż 1412 dni⁷⁴. W sprawie tej Sąd Rejonowy wydał nakaz po 4 dniach od wpływu sprawy. Następnie wniesiono sprzeciw i odbyło się aż sześć posiedzeń wyznaczonych na rozprawę. Sąd Rejonowy próbował siedmiokrotnie doręczyć wezwanie dla warsztatu naprawczego (w tym dwukrotnie przez Policję) o nadesłanie dokumentacji naprawczej - ostatecznie dowód ten został pominięty.

Najkrótszy czas trwania sprawy z tych zakończonych wyrokiem to 96 dni od chwili wpływu⁷⁵.

W sprawach, w których odbywały się posiedzenia wyznaczane na rozprawę (306 spraw), najczęściej odbywało się jedno (133 sprawy) lub dwa posiedzenia (100 spraw). W pięciu sprawach odbyło się 5 posiedzeń, a w dwóch sprawach 6 posiedzeń.

Wśród czynników mających zasadniczy wpływ na wydłużenie czasu trwania postępowania można wymienić przede wszystkim przeprowadzanie dowodów z zeznań świadków oraz z opinii biegłego, który w licznych przypadkach (51,7% przypadków przeprowadzenia dowodów z opinii biegłego) był następnie dodatkowo przesłuchiwany na rozprawie. W sprawach, w których przeprowadzono dowód z przesłuchania świadków (niezależnie, czy jednocześnie przeprowadzono dowód

⁷³ W sprawie o sygnaturze XV GC 2848/15. Również w tej sprawie wniesiono sprzeciw. Sąd Rejonowy uwzględnił powództwo w całości, a jego orzeczenie nie zostało zaskarżone. Łącznie od chwili wpływu do wyroku w I instancji postępowanie trwało 876 dni.

⁷⁴ VIII GC 62/11.

⁷⁵ IX GC 4551/14.

z opinii biegłego), średni czas trwania sprawy w chwili wniesienia do sądu wynosił 626,10 dnia (mediana wynosiła 618 dni). Nieco krócej trwały średnio sprawy, w których przeprowadzano dowód z opinii biegłego (niezależnie, czy jednocześnie przesłuchiowano świadków). Średni czas trwania takiego postępowania to 555,55 dni, a mediana 524,50.

2.7. Wynik postępowania w I instancji

Spośród badanych spraw wyrokiem w I instancji zakończyło się 289. Powództwo w całości uwzględniono w 109 sprawach (37,7%), a w części w 135 sprawach (46,7%). Do oddalenia powództwa w całości doszło w 45 sprawach (15,6%).

Oddalenie powództwa w całości w zdecydowanej większości przypadków nie oznaczało jednak, że roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego okazało się nieusprawiedliwione co do zasady. Jedynie w 4 sprawach, w których powództwo uznano za całkowicie bezzasadne, ubezpieczyciel nie wypłacił dobrowolnie żadnej kwoty z tytułu zwrotu kosztów najmu przed wszczęciem postępowania ani w jego trakcie. W pozostałych przypadkach oddalenie powództwa w całości odnosiło się do różnicy między kwotą wypłaconą a całością kwoty należnej zdaniem powoda.

Najczęstszym powodem oddalenia powództwa w całości było żądanie zwrotu kosztów najmu za zbyt długi czas. Przyczyna ta jako wyłączny powód oddalenia powództwa wystąpiła w 24 sprawach, a w dalszych 6 sprawach wraz z innymi przyczynami. Z reguły sądy kwestionowały długość okresu najmu w sytuacji, kiedy uszkodzenia pojazdu nie były na tyle poważne, aby poszkodowany nie mógł z niego korzystać przed oddaniem pojazdu do warsztatu lub w czasie oczekiwania na części zamienne.

Drugą najczęstszą przyczyną oddalenia powództwa w całości było wyliczenie odszkodowania na podstawie zbyt wysokiej stawki czynszu najmu. Powód ten jako samoistna przyczyna oddalenia wystąpił w 4 przypadkach, a w dalszych 4 wraz z innymi przyczynami.

Pozostałe przyczyny oddalenia powództwa miały charakter jednostkowy. Wśród 4 spraw, w których nie doszło do wypłaty jakiegokolwiek kwoty przez ubezpieczyciela przed wszczęciem powództwa lub w trakcie postępowania, w dwóch przypadkach powodowi nie udało się dowieść, że naprawa i wynajęcie pojazdu zastępczego miały związek z wypadkiem, za który odpowiadał ubezpieczyciel⁷⁶. W jednej sytuacji roszczenie oddalono, gdyż uszkodzony pojazd użytkowała faktycznie inna osoba niż właściciel dochodzący odszkodowania⁷⁷. Również w jednym przypadku powodem oddalenia powództwa przez Sąd Rejonowy było wynajęcie pojazdu na czas naprawy, której dokonania nie wykazano⁷⁸. To ostatnie rozstrzygnięcie zmienił Sąd Okręgowy uznając, że właściciel nie ma obowiązku naprawy uszkodzonego pojazdu i okoliczność, czy pojazd był naprawiany, nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia.

2.8. Podmiot wnoszący apelację

Podmiotem wnoszącym apelację częściej byli powodowie (65% - 128 spraw). Pozwani wnieśli apelację w 65 sprawach (33%), a obie strony w 4 sprawach (2%).

2.9. Czas trwania postępowania w II instancji

Średni czas oczekiwania na wyrok sądu II instancji od chwili wpływu sprawy wynosił 76,98 dnia (mediana 69 dni). Najkrótszy czas oczekiwania na wydanie wyroku wyniósł 13 dni⁷⁹, a najdłuższy 433 dni⁸⁰.

Zdecydowana większość spraw w sądzie II instancji była załatwiana na jednym posiedzeniu wyznaczonym na rozprawę (182 sprawy), a jedynie 11 spraw na 2 posiedzeniach.

⁷⁶ XV GC 1399/12 i XVI GC 1452/13.

⁷⁷ XV GC 1495/14.

⁷⁸ XV GC 2062/13.

⁷⁹ Sygn. akt Sądu Rejonowego XVI GC 633/13.

⁸⁰ Sygn. akt Sądu Rejonowego VIII GC 98/14. W sprawie tej apelacja powoda została uwzględniona w całości.

2.10. Wynik postępowania w II instancji

Spośród spraw zakończonych wyrokiem sądu odwoławczego apelację oddalono w 129 sprawach (71,3%), uwzględniono w całości w 29 sprawach (16%), a w części w 23 sprawach (12,7%).

Nieco większą skutecznością jako apelujący wykazywali się powodowie. Wnoszone przez nich apelacje były oddalane w 66,7% (82 apelacje), uwzględniane w całości w 17,9% (22 apelacje) i w części w 15,4% (19 apelacje). Apelacje pozwanych oddalono w 83,0% (44 apelacje), uwzględniono w całości w 9,4% (5 apelacji), a w części w 7,5% (4 apelacje).

IV. Analiza podstawowych zagadnień

1. Założenia wstępne

Zwiększenie ilości spraw rozpoznawanych przez sądy jest z jednej strony zjawiskiem uciążliwym z punktu widzenia organów wymiaru sprawiedliwości, z drugiej natomiast stanowi wyraz zaufania stron postępowania, a przede wszystkim powodów, którzy liczą na możliwość stosunkowo szybkiego i sprawnego uzyskania przewidywalnego rozstrzygnięcia. Działaniem prowadzącym do ograniczenia liczby spraw byłoby z pewnością zmniejszenie tego zaufania poprzez wprowadzenie dodatkowych uciążliwości dla stron (jak np. obowiązkowej mediacji) lub doprowadzenie do sytuacji, w której nie da się przewidzieć ostatecznego rezultatu sprawy (np. przez wprowadzenie dużego stopnia uznaniowości w rozstrzyganiu).

Założenie przyjęte w niniejszym opracowaniu jest całkowicie przeciwne. Usprawnienie postępowań i spowodowanie, że jego końcowy i szybki rezultat da się przewidzieć z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością wydaje się lepszym środkiem prowadzącym do zmniejszenia liczby postępowań, a także skrócenia czasu trwania tych, które będą się toczyć. Przewidywalność szybkiego rozstrzygnięcia z jednej strony powinna odwieść ubezpieczycieli od odmawiania wypłaty odszkodowań w standardowych sytuacjach, gdyż zważywszy na koszty prowadzenia postępowania i konieczność zapłaty odsetek za opóźnienie w spełnieniu świadczenia, będzie to działanie nieracjonalne ekonomicznie. Powinno to również zniechęcić powodów do wnoszenia roszczeń w sytuacjach, gdy ich szanse powodzenia są nikłe.

Mając na uwadze powyższe założenia, poniżej przedstawione zostaną uwagi w odniesieniu do podstawowych spornych w doktrynie i praktyce zagadnień związanych z kosztami najmu pojazdu zastępczego. Uwagi te w znacznej mierze mają charakter dogmatyczny, jednak rozwiązanie problemów dogmatycznych musi stanowić punkt wyjścia dla przesądzenia, jakie kwestie powinny być rzeczywiście przedmiotem badania w postępowaniach sądowych i czy istniejącej w tej mierze praktyki nie da się uprościć.

2. Roszczenie o zwrot kosztów najmu w ogólności

2.1. Podstawa prawna

Jako podstawę prawną roszczeń poszkodowanego w stosunku do ubezpieczyciela o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w orzecznictwie wskazuje się niekiedy na przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁸¹, a w szczególności jej art. 34 ust. 1 lub 36 ust. 1. Zgodnie z pierwszym z nich „z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia”. Drugi z wymienionych przepisów w zdaniu 1 przewiduje, że „odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej”.

Mając na uwadze zacytowane powyżej przepisy, należy wskazać, że nie wprowadzają one jakichś odrębnych zasad odpowiedzialności odszkodowawczej lub sposobów naprawienia szkody, od tych które uregulowane są w Kodeksie cywilnym w odniesieniu do odpowiedzialności odszkodowawczej w ogólności (art. 361-363 k.c.) oraz w odniesieniu do odpowiedzialności ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej (art. 822 k.c.). W związku z tym wszystkie poniższe wnioski odnosić się będą w takim samym stopniu do ubezpieczyciela odpowiadającego z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów, jak i innych ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej, a w znacznej części także do innych podmiotów odpowiedzialnych za szkodę.

⁸¹ Tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.

2.2. Formalne uzasadnienie roszczenia

Sposoby naprawienia szkody w ogólnym prawie odszkodowawczym reguluje art. 363 § 1 k.c., zgodnie z którym co do zasady powinno to nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź też przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. W literaturze słusznie podkreśla się, że przywrócenie stanu poprzedniego w znaczeniu dosłownym nie jest możliwe, gdyż nikt nie jest w stanie cofnąć się w czasie, a doznany uszczerbek jest nieodwracalny. Nowa szyba, która zastępuje stłuczoną, nie jest już tą samą szybą. W związku z tym przywrócenie stanu poprzedniego należy rozumieć mniej dosłownie, jako stworzenie sytuacji faktycznej, która z gospodarczego punktu widzenia byłaby najbardziej zbliżona do stanu istniejącego w razie braku zdarzenia szkodzącego⁸².

Mając to na uwadze, zasadne wydaje się przyjęcie, że na podstawie ogólnych reguł odpowiedzialności odszkodowawczej w ramach roszczenia o przywrócenie stanu poprzedniego poszkodowany może od sprawcy żądać nie tylko naprawy lub zastąpienia uszkodzonej rzeczy, ale również zapewnienia mu w czasie trwania naprawy lub wymiany takiej sytuacji faktycznej, w jakiej znajdowałby się, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Oznacza to dostarczenie dobra substytucyjnego, np. w postaci samochodu zastępczego. Należy podkreślić, że roszczenie to jest roszczeniem o dostarczenie dobra zamiennego *in natura*, a nie roszczeniem o pokrycie kosztów dostarczenia takiego dobra. Będzie ono oczywiście limitowane ogólnymi ograniczeniami dotyczącymi wszystkich roszczeń o przywrócenie stanu poprzedniego, o jakich mowa w art. 363 § 1 zdanie 2 k.c., co oznacza, że nie będzie przysługiwało sprawcy, gdyby przywrócenie stanu poprzedniego nie było możliwe albo pociągało za sobą dla poszkodowanego nadmierne trudności i koszty.

Zgodnie z poglądem dominującym w literaturze przewidziana w art. 363 § 1 k.c. zasada pozwalająca poszkodowanemu na wybór formy naprawienia szkody nie ma, przynajmniej wprost, zastosowania do odszkodowania należnego z umowy ubezpieczenia, w tym także nie stosuje się jej do odszkodowania należnego

⁸² Por. M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 495 i tam cytowane orzecznictwo oraz literatura.

z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej⁸³. W art. 822 § 1 k.c. mowa jest o obowiązku „zapłacenia” odszkodowania przez ubezpieczyciela. W ten sposób ustawodawca zawęził zakres możliwych sposobów naprawienia szkody, jakie mogłyby wynikać z zasad ogólnych. W odniesieniu do analizowanego przypadku oznacza to, że poszkodowany nie może żądać od ubezpieczyciela, aby ten dostarczył mu w naturze dobro substytucyjne do korzystania, a w szczególności pojazd zastępczy. W praktyce przyjęte jest jednak, że w ramach naprawienia szkody poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej świadczenia pieniężnego obliczonego w wysokości hipotetycznych kosztów przywrócenia stanu poprzedniego, jeszcze zanim przywrócenie takie nastąpi, co dość powszechnie jest określane naprawieniem szkody „metodą kosztorysową”. Znalezienie podstawy prawnej dla takiego roszczenia w polskim systemie prawnym nie jest łatwe. Ostatecznie należy jednak przyjąć, że przepis szczególny, jakim jest art. 822 § 1 k.c., modyfikuje wynikającą z art. 363 § 1 k.c. ogólną zasadę co do sposobu naprawienia szkody, ale modyfikacja ta nie polega na prostym wyeliminowaniu jednej z opcji (możliwości żądania restytucji naturalnej), ale na przekształceniu tego roszczenia w roszczenie pieniężne o zapłatę kosztów restytucji⁸⁴. Podobny pogląd wyraził Sąd Najwyższy w kluczowych dla przedmiotu niniejszego opracowania uchwałach z 17 listopada 2011 r.⁸⁵ oraz z 22 listopada 2013 r.⁸⁶, w których ten sposób naprawienia szkody nazwany został „restytucją pieniężną”. W odniesieniu do najmu pojazdu zastępczego oznaczać to będzie, że w ramach roszczenia o „restytucję zastępczą” czy też naprawienie szkody „metodą kosztorysową” poszkodowany jest uprawniony do żądania wyłożenia z góry odpowiednich kosztów przez ubezpieczyciela zanim jeszcze wydatek zostanie poniesiony.

W praktyce roszczenia o zapłatę kosztów najmu pojazdu zastępczego nie są jednak dochodzone z góry przed jego wynajęciem, ale następczo, gdy poszkodowany z pojazdu zastępczego skorzysta, ewentualnie gdy minie już czas, gdy mógł z niego

⁸³ Zob. szerzej M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011, s. 286 i n. i tam cytowana literatura.

⁸⁴ Zob. szerzej M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej...*, s. 288-294.

⁸⁵ III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 8.

⁸⁶ III CZP 76/13, OSNC 2014, Nr 9., poz. 85.

skorzystać. Zgodnie z przyjętymi w orzecznictwie zasadami do odszkodowania pieniężnego obliczonego metodą kosztorysową należy stosować kryteria przewidziane w art. 363 § 1 zd. 2 k.c., co oznacza, że jego żądanie jest wykluczone, jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego nie jest możliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności i koszty⁸⁷. W odniesieniu do niemożliwości restytucji należy przyjąć, że chodzi tu o niemożliwość nie tylko o charakterze pierwotnym, istniejącą już w chwili wyrządzenia szkody, ale także niemożliwość powstającą później⁸⁸. Z taką sytuacją mamy do czynienia właśnie w sytuacji, gdy minie już czas, w którym poszkodowany mógł skorzystać z najmu pojazdu zastępczego. Niezależnie od tego, czy w rzeczywistości z niego korzystał, czy też nie, jest jasne, że środki wypłacone przez ubezpieczyciela nie mogą zostać przeznaczone na odtworzenie sytuacji, jaka istniałaby, gdyby nie doszło do zdarzenia wyrządzającego szkodę, tj. na wynajęcie pojazdu.

Powyższy wniosek nie może jednak oznaczać, że poszkodowany, któremu przysługuje roszczenie do ubezpieczonego sprawcy o przywrócenie stanu poprzedniego *in natura* w postaci odtworzenia możliwości korzystania z rzeczy (a do ubezpieczyciela o zapłatę z góry hipotetycznych kosztów takiego przywrócenia), w przypadku niemożliwości zrealizowania tego roszczenia na czas zostaje całkowicie pozbawiony jakiegokolwiek uprawnienia. Oznaczałoby to, że podmiotom odpowiedzialnym za szkodę „opłacałoby się” poczekać do chwili, kiedy takie przywrócenie nie jest już możliwe. W związku z tym należy przyjąć, że w sytuacji, gdy uzyskanie świadczenia osoby odpowiedzialnej za szkodę na czas nie jest już możliwe, **poszkodowany może samodzielnie podjąć działania zmierzające do tego aby „przywrócić stan poprzedni”⁸⁹**, tj. znaleźć się w sytuacji faktycznej maksymalnie zbliżonej do tej, w której znajdowałby się, gdyby nie zaszło zdarzenie wyrządzające mu szkodę. Jeżeli zaś działania takie rzeczywiście podjął, może zażądać pokrycia poniesionych w tym celu kosztów, w tym kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego. Żądania zwrotu takich kosztów nie należy już jednak raczej

⁸⁷ Tak m.in. Sąd Najwyższy w wyroku z 1 września 1970 r., II CR 371/70, OSNCP 1971, Nr 5, poz. 93; w wyroku z 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, Nr 1, poz. 15; w wyroku z 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01, LEX nr 157324.

⁸⁸ Por. M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej...*, s. 298-300.

⁸⁹ Żądanie zwrotu kosztów najmu za powiązane z restytucją naturalną uznaje się również w prawie austriackim. Zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 25.

uznawać za żądanie przywrócenia stanu poprzedniego w rozumieniu art. 363 § 1 k.c., ale żądanie zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej zgodnie z tym przepisem⁹⁰.

Stwierdzenie, że poszkodowany w ramach roszczenia o przywrócenie stanu poprzedniego może żądać od sprawcy szkody dostarczenia pojazdu zastępczego w naturze, a od ubezpieczyciela zapłaty z góry kwoty potrzebnej do jego wynajęcia, nie jest ogólnie uznawane w dotychczasowym orzecznictwie i doktrynie, choć brak również wypowiedzi, które mu się jednoznacznie sprzeciwiają. Nawet jednak jeżeli nie przyjąć zaproponowanego powyżej toku rozumowania, nie powinno to podważać trafności ostatecznie przyjętego wniosku, zgodnie z którym poszkodowany jest co do zasady uprawniony do podjęcia takich działań, które niwelują skutki zdarzenia wywołującego szkodę, a gdy je podejmie i poniesie związane z tym koszty, może żądać ich zwrotu. Przyjęcie odmiennego założenia wydaje się niemożliwe do uzasadnienia. Oznaczałoby ono, iż pomimo że ustawodawca łączy z zaistnieniem zdarzenia odpowiedzialność odszkodowawczą jakiejś osoby, nie odpowiada ona jednak przynajmniej za część skutków takiego zdarzenia. Część ta musiałaby być najprawdopodobniej wybrana według jakiegoś arbitralnie określonego kryterium. Nie sposób bowiem wyobrazić sobie generalnego przyjęcia tezy całkowicie przeciwnej do bronionej powyżej, tj. że uprawniony nie może podjąć działań niwelujących skutki szkody i nie może żądać zwrotu wynikających stąd kosztów.

Zasadność żądania zwrotu kosztów dokonanego samodzielnie przywrócenia stanu poprzedniego (najmu pojazdu zastępczego) bywa niekiedy rozważana pod kątem istnienia normalnego związku przyczynowego pomiędzy ich poniesieniem a zdarzeniem wywołującym szkodę⁹¹. Jeżeli jednak mogłyby występować jakiegokolwiek wątpliwości z tym związane, wydają się one łatwe do rozstrzygnięcia. Jest oczywiste, że między zdarzeniem wywołującym szkodę a poniesieniem wydatku na przywrócenie stanu poprzedniego, w szczególności na najem pojazdu zastępczego, zachodzi związek typu *conditio sine qua non*, gdyż wydatek taki nie zostałby poniesiony, gdyby nie doszło do zdarzenia. Równie oczywiste wydaje się,

⁹⁰ Tak też M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 523.

⁹¹ Tak np. Sąd Najwyższy w omawianych powyżej wyroku z 6 stycznia 1999 r., II CKN 109/98, LEX nr 1633857 oraz uchwale z 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85.

że związek ten ma charakter normalny – wypadek w zwykłych okolicznościach zwiększa prawdopodobieństwo, że dojdzie do najmu pojazdu zastępczego⁹².

Poważniejsze wątpliwości, które może rodzić analizowany element szkody w myśl ogólnych zasad prawa odszkodowawczego, wiążą się z tym, że wydatek na przywrócenie stanu poprzedniego, a w szczególności na najem pojazdu zastępczego jest ponoszony w wyniku decyzji samego poszkodowanego. Za element ogólnej definicji szkody uznaje się z reguły to, że powinna być ona poniesiona wbrew woli poszkodowanego⁹³. Poglądu tego nie można jednak przyjąć bez zastrzeżeń. W literaturze reprezentowane jest również stanowisko, zgodnie z którym kryterium poniesienia szkody wbrew woli poszkodowanego jest w ogóle nieaktualne⁹⁴, albo też powinno zostać zastąpione przez (nieco enigmatycznie sformułowane) „naruszenie autonomii poszkodowanego, czyli celów, jakie poszkodowany wyznacza sobie w sposób zindywidualizowany w zakresie kształtowania własnego bytu, nawet jeżeli są nieracjonalnie”⁹⁵. W każdym razie nie może ulegać wątpliwości, że wydatków poniesionych przez poszkodowanego w celu odwrócenia skutków zdarzenia szkodzącego nie można wyłączyć generalnie z zakresu pojęcia szkody⁹⁶. Ponosi on je bowiem zgodnie z własną decyzją, ale decyzji tej nie podjąłby, gdyby nie zdarzenie będące przyczyną szkody. Takim wydatkiem są również np. koszty leczenia ponoszone przez poszkodowanego, który doznał uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia. Nikt nie zaprzeczy, że koszty takie są elementem szkody i można żądać ich zwrotu, a stan ten zapewne nie byłby inny, gdyby nawet ustawodawca nie wspominał o nich wyraźnie w art. 444 § 1 k.c.

2.3. Ocena praktyki w świetle ustaleń teoretycznych

Mając na uwadze powyższe ustalenia, należy całkowicie zaaprobować podstawowe wnioski wynikające z dominującego orzecznictwa, w tym przede wszystkim

⁹² Trafnie T. Szancilo, glosa..., s. 14.

⁹³ Tak np. T. Dybowski, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, s. 216; Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania-część ogólna*, Warszawa 2010, s. 90.

⁹⁴ S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU...*, s. 131.

⁹⁵ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 176.

⁹⁶ Podobnie M. Wałachowska, *Utrata posiadania rzeczy...*, s. 64.

przywoływanej wielokrotnie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r. Poszkodowany ma prawo wynajęcia pojazdu zastępczego i żądania zwrotu poniesionych kosztów niezależnie od tego, czy prowadzi działalność gospodarczą i czy wydatek ten ma na celu zapobieżenie dalszym szkodom. Prawo takie przysługuje mu dlatego, że generalnie może on podejmować działania w celu osiągnięcia sytuacji w maksymalny sposób zbliżonej do tej, która istniałaby, gdyby nie zaszło zdarzenie wywołujące szkodę. Przed zajściem zdarzenia poszkodowany korzystał z pojazdu i może dążyć do odtworzenia takiego korzystania.

Zastrzeżenia w związku z tym muszą jednak budzić pewne szczegółowe stwierdzenia, które znalazły się w uzasadnieniu wskazanej uchwały, a wcześniej odnotowywane były także w orzecznictwie sądów powszechnych. W szczególności za całkowicie pozbawioną znaczenia należy uznać okoliczność, czy korzystanie z własnego pojazdu jest standardem cywilizacyjnym, czy też luksusem lub nawet fanaberią poszkodowanego⁹⁷. Poszkodowany może dążyć do przywrócenia możliwości korzystania z pojazdu nie dlatego, że taki jest ogólny standard cywilizacyjny czy sytuacja typowa w polskim społeczeństwie, lecz z tego powodu, że korzystał z niego przed wyrządzeniem mu szkody i wynajmując pojazd zastępczy niweluje skutki zdarzenia szkodzącego. Regulacje odnoszące się do naprawienia szkody nie mają na celu naprawienia szkody standardowej, lecz doznanej przez konkretnego poszkodowanego. Z tego powodu nie powinno ulegać wątpliwości, że pozwany, który utraci, choćby przejściowo, możliwość korzystania z innego niż samochód dobra, z którego korzystanie nie należy do aktualnego standardu cywilizacyjnego, powinien mieć możliwość odpłatnego zapewnienia sobie możliwości korzystania z dobra stanowiącego jego substytut. Jeżeli poszkodowany przemieszczał się helikopterem, który został uszkodzony w okolicznościach powodujących powstanie odpowiedzialności innego podmiotu, powinien mieć możliwość wynajęcia helikoptera zastępczego.

Należy zresztą zauważyć, że odwołując się do kryterium standardu cywilizacyjnego zarówno doktryna, jak i orzecznictwo nie są do końca konsekwentne. O ile bowiem posługują się często argumentem, zgodnie z którym na rzecz możliwości korzystania z pojazdu zastępczego ma przemawiać aktualny poziom zamożności społeczeństwa

⁹⁷ Por. T. Kotuk, glosa...

i wyznaczony w ten sposób standard życia, to równie powszechne jest (notabene słuszne – zob. uwagi poniżej) przekonanie, że poszkodowany ma prawo wynająć pojazd o klasie i parametrach maksymalnie zbliżonych do pojazdu uszkodzonego. W tym wypadku nie jest więc brany pod uwagę standard samochodu przeciętnego (odpowiadającego średnim warunkom życiowym społeczeństwa), ale takiego, z jakiego faktycznie korzystał poszkodowany, chociażby konkretny pojazd należał do marek luksusowych.

Z analizy badanych spraw wynika, że powyższa niekonsekwencja w rozumowaniu Sądu Najwyższego i części orzecznictwa sądów powszechnych nie rodzi jakichś szczególnych komplikacji w praktyce. Komplikacje takie niekiedy występują natomiast na tle zawartego w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r. stwierdzenia, zgodnie z którym w niektórych sytuacjach najem pojazdu zastępczego należy uznać za zbędny, gdyż np. ze względu na jego sporadyczne wykorzystywanie poszkodowany powinien raczej skorzystać z taksówki albo też mógł skorzystać inny posiadany przez siebie pojazd⁹⁸.

Powyższe stwierdzenia Sądu Najwyższego budzą poważne wątpliwości. Wykorzystanie taksówki czy nawet innego pojazdu posiadanego przez poszkodowanego nie stanowi tak pełnego odtworzenia stanu poprzedniego, jakie można byłoby osiągnąć poprzez najem pojazdu zastępczego. Powyżej wyrażono pogląd, zgodnie z którym poszkodowany jest uprawniony do podjęcia działań mających na celu odwrócenia skutków zdarzenia szkodzącego, dlatego że stan, do którego dąży, jest stanem poprzednim, a nie dlatego, że dokonujemy jakiegoś jego wartościowania, np. uznajemy go za obiektywnie pożądany. Oceniając, czy poszkodowany nie powinien skorzystać z innego posiadanego pojazdu, a zwłaszcza, czy bardziej racjonalne nie byłoby wykorzystanie taksówki, sąd w rzeczywistości musi ocenić także, czy obiektywnie racjonalny był stan istniejący przed wyrządzeniem szkody, gdyż poszkodowany korzystał wówczas z własnego uszkodzonego samochodu, a nie z taksówek lub innego posiadanego pojazdu. Zasadą odpowiedzialności odszkodowawczej jest natomiast to, że stan poprzedni

⁹⁸ Należy przypomnieć, że stanowisko to przyjmowane jest wzorem rozwiązań akceptowanych w niemieckim systemie prawnym. Zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 10-11.

jest przywracany nie z tego powodu, że oceniamy go jako obiektywnie racjonalny z gospodarczego punktu widzenia, ale dlatego, że istniał poprzednio, w związku z czym zapewne służył zaspokajaniu jakichś interesów poszkodowanego, chociażby były one zupełnie subiektywne.

W razie akceptacji krytykowanego tu stanowiska Sądu Najwyższego konieczne staje się dokonanie rozróżnienia potrzeb poszkodowanego na te, które mogą być uznane za obiektywnie uzasadnione i te, które uzasadnione nie są. Zgodnie z sugestią wynikającą z analizowanej uchwały pozytywnie ocenione zostałyby zapewne wynajęcie pojazdu zastępczego, gdyby poszkodowany często przemieszczał się za jego pomocą. Nieracjonalne byłoby natomiast, gdyby pojazd ten głównie stał w garażu, zaspokajając jedynie psychiczną potrzebę bezpieczeństwa poszkodowanego wynikającą z tego, że w razie pojawienia się nagłej konieczności będzie mógł z samochodu skorzystać. Ocena poszczególnych stanów faktycznych musiałaby zresztą być zdecydowanie bardziej złożona. Mogłoby bowiem okazać się, że poszkodowany, który często przemieszczał się z wykorzystaniem pojazdu zastępczego, w rzeczywistości udawał się na bezcelowe przejażdżki, których jedynym skutkiem był wzrost zanieczyszczenia środowiska i zatłoczenie ulic. Poszkodowany, który nie przejechał pojazdem zastępczym ani jednego kilometra, mógł natomiast potrzebować go, gdyż jego żona oczekiwała bliskiego rozwiązania, przy czym małżonkowie zamieszkiwali w miejscu, gdzie szybkie i sprawne zapewnienie taksówki było utrudnione. Nie ulega wątpliwości, że badając obiektywną racjonalność przywracania przez poszkodowanego stanu poprzedniego za pomocą najmu pojazdu, sąd powinien badać i rozważać wszystkie wskazane wyżej elementy możliwych stanów faktycznych.

Argumentów na rzecz kompetencji sądów do dokonywania oceny racjonalności samodzielnego przywracania stanu poprzedniego przez poszkodowanego nie można poszukiwać w treści art. 363 § 1 zd. 2 k.c., zgodnie z którym poszkodowany nie może żądać przywrócenia stanu poprzedniego, jeżeli jest to niemożliwe albo pociąga za sobą nadmierne trudności lub koszty. Odnosząc się do tej kwestii, należy w pierwszej kolejności wskazać, że wymieniony przepis nie będzie mieć zastosowania wprost, gdyż odnosi się do roszczenia o przywrócenie stanu poprzedniego, jakiego można dochodzić od odpowiedzialnego za szkodę,

tymczasem zaś w analizowanym przypadku stan poprzedni w zakresie korzystania z pojazdu przywraca samodzielnie uszkodzony. Zastanawiać można byłoby się co najwyżej nad stosowaniem tego przepisu na zasadzie analogii. Podstawy dla takiej analogii mogą jednak budzić pewne wątpliwości, gdyż wynajmując pojazd zastępczy uszkodzony w istocie stan poprzedni przywraca, czym jednocześnie dowodzi, że nie było to dla niego niemożliwe, a także że z jego punktu widzenia nie wiązało się z trudnościami, jakie uznałby za nadmierne. Wątpliwości mogą istnieć jedynie w odniesieniu do problemu nadmierności kosztów, gdyż można argumentować, że nawet w sytuacji, gdy koszty te początkowo faktycznie poniósł uszkodzony, zrobił to jedynie dlatego, że liczył na ich refundację przez odpowiedzialnego za szkodę. Jak się jednak wydaje, rozstrzygające znaczenie może mieć inny argument. Oceniając, czy uszkodzony korzystał wystarczająco intensywnie i racjonalnie ze swojego uszkodzonego pojazdu, by wynajmując pojazd zastępczy, w istocie oceniamy nie brak nadmierności kosztów przywrócenia stanu poprzedniego ale racjonalność samego tego stanu. Nie wydaje się natomiast, aby art. 363 § 1 zd. 2 k.c. pozwalał na tego rodzaju oceny. Nie chodzi w nim o to, czy stan poprzedni zasługuje na aprobatę jako obiektywnie racjonalny, ale czy koszty niezbędne do jego przywrócenia są współmierne do osiągniętego rezultatu. Jak się wydaje, te dwie kwestie nie są całkowicie tożsame.

Z praktycznego punktu widzenia, co potwierdzają także przeprowadzone badania i niezależna, samodzielna obserwacja praktyki, przyjęcie krytykowanego stanowiska Sądu Najwyższego prowadzi do komplikowania i przedłużania postępowania. W badanych sprawach zarzuty co do celowości najmu pojazdu zastępczego w ogólności pojawiły się aż w 70 postępowaniach. W rzeczywistości ich treść była jednak bardzo różna i nie zawsze korespondowała z analizowanym w tej części opracowania poglądem Sądu Najwyższego co do szczególnych przypadków, kiedy taki najem jest zbędny. Można jednak zauważyć, że stosunkowo często wśród tych spraw pojawiał się zarzut pozwanego ubezpieczyciela, zgodnie z którym powód nie udowodnił, że uszkodzony nie dysponował innym pojazdem. Zarzut ten, niezależnie od sprzeczności z zajmowanym tu stanowiskiem ogólnym, jest również oczywiście sprzeczny z zasadami rozkładu ciężaru dowodu. Jeżeli zaakceptować stanowisko Sądu Najwyższego w odniesieniu do okoliczności, które wyłączają celowość najmu pojazdu zastępczego, należy podkreślić, że ciężar dowodu ich

zaistnienia, tj. tego, że poszkodowany korzystał z pojazdu jedynie w niewielkim zakresie albo że dysponował innym pojazdem nadającym się do wykorzystania, będzie w całości spoczywał na ubezpieczycielu⁹⁹. Jest to zgodne z ogólną zasadą, zgodnie z którą dłużnika obciąża konieczność udowodnienia tzw. faktów prawnoniweuczających, tj. takich, które stanowiąc wyjątek od zasady powodują bezzasadność roszczenia wierzyciela¹⁰⁰. Wśród wymienionych 70 spraw powództwo zostało oddalone w całości w 8 przypadkach (uwzględnione w całości w 26, a w części w 31). W żadnej z analizowanych spraw powództwa nie oddalono jednak w całości z tej przyczyny, że zaszły okoliczności, w których Sąd Najwyższy przyjął zbędność najmu.

Badanie dodatkowej okoliczności w postaci sposobu i intensywności korzystania przez poszkodowanego z pojazdu zastępczego, a także tego, czy nie dysponował innym pojazdem, wymaga z reguły co najmniej przesłuchania go w charakterze świadka. Jeżeli poszkodowany dysponuje innym pojazdem, z reguły jest on wykorzystywany przez innego członka rodziny, co może wymagać przesłuchania także tej osoby. W sprawach będących przedmiotem badania z wniosku powoda przesłuchano 31 poszkodowanych, a z wniosku pozwanego 54 poszkodowanych. Okolicznością, którą zamierzano ustalić w wyniku tych przesłuchań, był nie tylko sposób wykorzystywania pojazdu zastępczego i ewentualnie dysponowanie przez poszkodowanego innym pojazdem, ale fakty te odgrywały istotną rolę i należy przypuszczać, że gdyby nie przyjęto ich istotności dla rozstrzygnięcia spraw, wielu z wskazanych przesłuchań można było uniknąć.

Interesujące jest, że z przeprowadzonego badania akt spraw sądowych wynika, że Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, a także rozpatrujący apelacje Sąd Okręgowy w Warszawie nie zawsze podzielają pogląd Sądu Najwyższego co do istotności ustalenia sposobu wykorzystywania pojazdu zastępczego. W kilku sprawach Sąd Rejonowy przyjął, że konieczność najmu powstaje, gdy poszkodowany nie ma możliwości posługiwania się dotychczasowym pojazdem bez względu na to, w jakich

⁹⁹ Trafnie Daszewski A., *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 98-99; P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 150-152.

¹⁰⁰ Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 2004 r., V CK 243/04, OSP 2005, nr 11, poz. 129.

celach i z jaką intensywnością korzysta z pojazdu¹⁰¹, czy też bez względu na cel w jakim będzie on wykorzystywany¹⁰². W jednej ze spraw Sąd Rejonowy trafnie stwierdził, że jeśli poszkodowany przed wypadkiem posiadał pojazd i korzystał z niego, to znaczy, że pojazd był mu potrzebny¹⁰³.

Szczególnie rozbudowana i jednocześnie zasługująca na całkowitą aprobatę była argumentacja w jednej ze spraw¹⁰⁴, w której Sąd Rejonowy uznał, że nie ma żadnego znaczenia, ile kilometrów przejechał poszkodowany samochodem zastępczym, gdyż nie musi on udowadniać, po co był mu potrzebny uszkodzony samochód i dlaczego konieczne było wynajęcie na czas likwidacji szkody samochodu zastępczego. Zdaniem Sądu samochód to element majątku danej osoby, która ma prawo korzystać ze swojej własności w sposób, do jakiej dana rzecz jest przeznaczona. Przeznaczeniem samochodu jest to, że służy on do przemieszczania się. Pozwany nie może wymagać, aby poszkodowany pozbawiony na czas naprawy swojego samochodu nie wynajmował samochodu zastępczego, ale korzystał z komunikacji miejskiej lub taksówek. Zdaniem Sądu nie było podstaw do przyjęcia, że poszkodowany już w dacie najmu wiedział, że nie będzie potrzebował samochodu zastępczego. Dysponowanie samochodem to nie tylko możliwość realizacji wcześniej zaplanowanych działań przy jego pomocy, ale też komfort świadomości, że możliwe jest potencjalne użycie takiego samochodu w każdej sytuacji, która ewentualnie będzie tego wymagała. W rezultacie Sąd uznał, że poszkodowany miał prawo wynająć pojazd zastępczy pomimo przejechania przez niego tylko 30 kilometrów w ciągu tygodnia. Apelacja pozwanego w tej sprawie została oddalona, a Sąd Okręgowy podzielił w całości argumentację sądu I instancji.

¹⁰¹ Sprawy o sygn. XV GC 2753/11 oraz XV GC 4065/13. W pierwszej ze spraw apelacja pozwanego została oddalona, a w drugiej pozwany nie wniósł apelacji.

¹⁰² XV GC 4063/13. Apelacja pozwanego w tej sprawie została oddalona, a Sąd Okręgowy podzielił w całości stanowisko Sądu Rejonowego.

¹⁰³ XV GC 2528/12. Apelacja pozwanego została oddalona.

¹⁰⁴ IX GC 3859/14.

2.4. „Czysta” utrata korzystania z rzeczy

Jak wynika z uwag zawartych w pierwszej części niniejszego opracowania, orzecznictwo, a także przeważająca część doktryny odrzucają pogląd, zgodnie z którym sama utrata możliwości korzystania z rzeczy, bez poniesienia jakichkolwiek wydatków z tego tytułu, może być rekompensowana za pomocą odszkodowania. Pogląd ten należy podzielić, mimo że inne rozwiązanie przyjęte zostało w praktyce obrotu w niemieckim systemie prawnym, gdzie zresztą związane z tym kwestie należą do wyjątkowo spornych¹⁰⁵.

Zgodnie z przyjętymi powyżej założeniami teoretycznymi, poszkodowany może żądać od osoby odpowiedzialnej za szkodę dostarczenia mu pojazdu zamiennego, a od jego ubezpieczyciela zapłaty z góry kwoty potrzebnej do wynajęcia pojazdu. Roszczenia te są postacią lub odpowiednikiem roszczenia o przywrócenie stanu poprzedniego w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. i przysługują tak długo, jak długo przywrócenie tego stanu w postaci skorzystania z pojazdu jest możliwe. Po tym czasie można domagać się ewentualnie zwrotu poniesionych wydatków, co ma już postać odszkodowania pieniężnego. Jeżeli natomiast wydatek taki nie został faktycznie poniesiony, nie sposób uznać, że poszkodowany poniósł jakąkolwiek szkodę majątkową. W szczególności szkody takiej nie da się zidentyfikować stosując metodę różnicy, gdyż stan majątku poszkodowanego nie zmieni się przynajmniej w odniesieniu do elementu, jakim jest utrata korzystania z rzeczy. W związku z tym za trafne należy uznać przedstawiane w pierwszej części niniejszego opracowania poglądy, zgodnie z którymi przyznanie odszkodowania w tej sytuacji miałoby na celu w rzeczywistości naprawienie szkody niemajątkowej w postaci zrekompensowania dyskomfortu związanego z utratą możliwości korzystania z rzeczy, a szkoda niemajątkowa może zostać naprawiona w pieniądzu wyłącznie w przypadkach przewidzianych w ustawie.

Tezę, że wynagrodzenie szkody polegającej na czystej utracie korzystania z rzeczy jest naprawieniem szkody niemajątkowej, dobrze ilustrują niekonsekwencje, jakie

¹⁰⁵ Zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 17-24. Podobnie jak w prawie niemieckim jest w prawie francuskim i angielskim - zob. tamże, s. 35-36, 38, 40-41. Inaczej przyjmuje się natomiast w prawie austriackim, szwajcarskim i holenderskim - tamże, s. 27, 34, 48.

z akceptacją takiego roszczenia wiążą się w niemieckim systemie prawnym. Przyjmuje się tam mianowicie, że wynagrodzenie takiej szkody nie przysługuje w sytuacji uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu, który był wykorzystywany do prowadzenia działalności gospodarczej. W takich przypadkach zrekompensowaniu ulegają wyłącznie skutki gospodarcze, które mogą polegać na utracie zysku lub poniesieniu wydatku na najem pojazdu zastępczego¹⁰⁶.

Konsekwentne uwzględnianie odszkodowania za czystą utratę możliwości korzystania z rzeczy musiałoby również prowadzić do wniosku, że jest ono należne nie tylko, gdy rzecz zostaje uszkodzona lub zniszczona, lecz także w innych przypadkach, w szczególności wówczas, gdy niemożliwość korzystania z rzeczy jest skutkiem szkody na osobie. Oznaczałoby to np., że właściciel sprzętu narciarskiego, który złamał nogę w okolicznościach powodujących odpowiedzialność innej osoby, mógłby oprócz zadośćuczynienia za krzywdę żądać osobno odszkodowania za szkodę majątkową polegającą na niemożliwości korzystania z tego sprzętu. Na podobnej zasadzie odszkodowanie powinien uzyskać posiadacz pojazdu, który z powodu swojego stanu zdrowia nie jest w stanie z niego korzystać. Wydaje się oczywiste, że wnioski takie nie mogłyby zostać zaakceptowane.

Jedynie na marginesie można wspomnieć, że odrzucana tu jako bezzasadna koncepcja przyznania odszkodowania za czystą utratę możliwości korzystania z rzeczy w razie jej zaakceptowania w praktyce doprowadziłaby zapewne do znacznego spadku ilości sporów sądowych związanych z wynajmem pojazdu zastępczego. Jest bardzo prawdopodobne, że w takiej sytuacji znaczna część poszkodowanych ograniczałaby się do uzyskania takiego odszkodowania, nie korzystając faktycznie z najmu. Odszkodowanie takie byłoby zapewne niższe niż faktyczne koszty wynajmu¹⁰⁷, w związku z czym można założyć, że ubezpieczyciele byłiby skłonni zaakceptować jego wypłatę. Znaczącemu ograniczeniu uległaby w związku z tym rola podmiotów profesjonalnych zajmujących się wynajmem pojazdów. Wydaje się natomiast, że to za sprawą wyspecjalizowania tych podmiotów, także w odniesieniu do dochodzenia należności na drodze sądowej, tak poważnie wzrosła liczba sporów. Ten możliwy praktyczny skutek nie powinien jednak

¹⁰⁶ Tamże, s. 22.

¹⁰⁷ Tak dzieje się w praktyce w niemieckim systemie prawnym. Zob. tamże, s. 22-23.

prowadzić do przyjmowania koncepcji teoretycznie niespójnych i nieuzasadnionych, chyba że przyjęte zostałyby odpowiednie rozwiązania ustawowe. Nie należy natomiast wykluczać możliwości zawierania porozumień (ugód) między poszkodowanymi a ubezpieczycielami OC, w których poszkodowani akceptowaliby wypłatę zryczałtowanego odszkodowania w zamian za rezygnację z żądania zwrotu poniesionych kosztów faktycznego wynajęcia pojazdu zastępczego. Zawieranie takich ugód wymaga jednak inicjatywy ze strony ubezpieczycieli.

3. Przelew wierzytelności

Pewne wątpliwości może budzić rozpowszechniony schemat postępowania, w którym poszkodowany nie uiszcza efektywnie czynszu najmu pojazdu zastępczego, ale rozlicza się z wynajmującym bezgotówkowo w ten sposób, że zamiast efektywnej zapłaty czynszu przelewa na niego swoją wierzytelność w stosunku do ubezpieczyciela o odszkodowanie w postaci zwrotu kosztów wynajmu. Wątpliwości budzi tutaj w szczególności fakt, że zgodnie z literalnie odczytaną uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r. refundacji podlegają wyłącznie wydatki faktycznie poniesione przez poszkodowanego na rzecz wierzyciela. Na tym tle zarówno w literaturze¹⁰⁸, jak i w praktyce zaczęły pojawiać się głosy, zgodnie z którymi warunkiem powstania zobowiązania ubezpieczyciela jest dopiero efektywna zapłata czynszu. Samo powstanie zobowiązania z tego tytułu nie jest zaś wystarczające, gdyż niezaspokojonego długu nie można uznać za szkodę podlegającą naprawieniu. Zaakceptowanie tego poglądu w praktyce prowadziłyby do paradoksalnej sytuacji, w której przeniesienie na wynajmującego wierzytelności w stosunku do ubezpieczyciela tytułem zapłaty czynszu jest w pewien sposób bezprzedmiotowe, gdyż wierzytelność ta nie może powstać dopóki czynsz nie zostanie efektywnie zapłacony.

W ogólnej literaturze odnoszącej się do odpowiedzialności odszkodowawczej reprezentowany jest pogląd, zgodnie z którym samo powstanie pasywów nie stanowi

¹⁰⁸ M.P. Ziemiak, glosa..., s. 124.

jeszcze szkody¹⁰⁹. Jak się jednak wydaje, przeważa stanowisko przeciwne¹¹⁰. Rozstrzygające znaczenie dla praktyki ma uchwała Sądu Najwyższego z 10 lipca 2008 r.¹¹¹, zgodnie z którą pojęcie straty w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. obejmuje także wymagalne zobowiązanie poszkodowanego wobec osoby trzeciej. Nie wdając się w szczegółowe rozważania na ten temat (m.in. w kontrowersyjne zagadnienie, czy ma znaczenie wymagalność zobowiązania), wydaje się, że to drugie stanowisko zasługuje na akceptację. Stwierzeń zawartych w uzasadnieniu uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r. nie można odczytywać bez ich kontekstu. Ten zaś wskazuje wyraźnie, że Sądowi chodziło jedynie o wykluczenie możliwości uznania utraty korzystania z rzeczy jako szkody samej w sobie¹¹². W związku z tym już samo powstanie zobowiązania w stosunku do wynajmującego o zapłatę czynszu może i powinno być rozumiane jako spełnienie się przesłanki, od której zależy powstanie zobowiązania ubezpieczyciela do zapłaty odszkodowania w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego. Wymaganie od poszkodowanego, aby najpierw z własnych środków pokrył koszty najmu, a dopiero następnie dochodził ich zwrotu od ubezpieczyciela byłoby dla niego niekorzystne, a przy tym nie służyłoby żadnemu dającemu się racjonalnie wyjaśnić celowi¹¹³.

Jak się wydaje, wyrażony powyżej pogląd jest powszechnie akceptowany w praktyce, a podejmowane przez ubezpieczycieli próby upowszechnienia przeciwnego stanowiska nie powiodły się. Przeprowadzone badania prowadzą jednak do wniosku, że ubezpieczyciele składają zarzuty związane z cesją wiarygodności. Zarzut taki postawiono w aż 62 sprawach, jednak sytuacje, gdy powództwa były oddalane z tego powodu należały do rzadkości. Kwestią sporną w konkretnych stanach faktycznych pozostawała raczej nie sama przyjęta konstrukcja cesji, lecz inne uchybienia przy zawieraniu umowy najmu, której cesja stanowiła jedno z postanowień. Polegały one np. na zaniechaniu określenia czynszu

¹⁰⁹ M. Kaliński, *Szkoda na mieniu...*, s. 268-271.

¹¹⁰ Zob. K. Zagrobelny, *W sprawie szkody występującej pod postacią zwiększenia się pasywów poszkodowanego* [w:] *Prace z prawa cywilnego. Dla uczczenia pamięci profesora Jana Kosika*, red. P. Machnikowski, Acta Universitatis Wratislaviensis 2009, Prawo CCCVIII, s. 571 i n.

¹¹¹ III CZP 62/08, OSNC 2009, nr 7-8, poz. 106.

¹¹² Trafnie P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 148.

¹¹³ Do podobnych wniosków dochodzi T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 498.

w umowie, odesłaniu do osobnego cennika, który nie zawsze był znany poszkodowanemu najemcy¹¹⁴, czy też „niedostatecznym określeniu wierzytelności przyszłych”¹¹⁵.

W praktyce przelew na wynajmującego wierzytelności w stosunku do ubezpieczyciela jest określany dość powszechnie mianem przelewu wierzytelności przyszłej. Tego rodzaju określenie wydaje się błędne. Jak słusznie zauważył Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w kilku z rozstrzyganych spraw¹¹⁶ w rzeczywistości przelew nie dotyczy wierzytelności przyszłej, gdyż wierzytelność w stosunku do ubezpieczyciela powstaje z chwilą powstania zawarcia umowy najmu.

4. Czas trwania najmu

4.1. W wypadku szkody częściowej

Jak wskazano w części III niniejszego opracowania, kwestia uzasadnionego czasu trwania najmu pojazdu była jednym z dwóch (oprócz wysokości stawki czynszu) najbardziej spornych zagadnień w analizowanych sprawach. Zgodnie z ogólnymi założeniami należy przyjąć, że poszkodowany ma prawo wynająć, a następnie żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego przez czas, w którym nie mógł korzystać z pojazdu uszkodzonego. W wypadku szkody częściowej, przez którą rozumie się takie uszkodzenie pojazdu, jakie może być naprawione, okresem tym jest zasadniczo czas dokonywania naprawy oraz okres poprzedzający, w którym poszkodowany nie mógł korzystać z pojazdu.

Zastrzegając, że poszczególne sytuacje faktyczne mogą się od siebie znacząco różnić, w związku z czym podany schemat nie zawsze będzie aktualny, wydaje się, że łączny okres, za który można żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego w analizowanym przypadku, można podzielić na następujące odcinki:

¹¹⁴ Tak np. w sprawach IX GC 2479/12 i XV GC 24/12. Tego rodzaju usterki zaobserwowały również M. Maliszewska, *Roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego...*, s. 114-115 i A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 49.

¹¹⁵ Np. w sprawach XVI GC 789/13 i XV GC 2998/13.

¹¹⁶ XVI GC 1006/14, XVI GC 164/13, XVI GC 821/14.

1. Okres od dnia wypadku do dnia zgłoszenia szkody ubezpieczycielowi. Zgłoszenie powinno nastąpić bez nieuzasadnionej zwłoki, jednak nie oznacza to, że musi ono nastąpić natychmiast czy tego samego dnia co wypadek. W praktyce ubezpieczyciele uznają, że typowo wystarczającym terminem na zgłoszenie szkody są 3 dni. Oczywiście w konkretnym stanie faktycznym można uzasadnić dokonanie zgłoszenia w późniejszym terminie;
2. Okres od chwili zgłoszenia szkody do chwili otrzymania przez poszkodowanego (lub ewentualnie upoważniony przez niego warsztat) protokołu oględzin lub kalkulacji kosztów naprawy. Długość trwania tego okresu zależy w przeważającej mierze od ubezpieczyciela, gdyż to jego przedstawiciel przeprowadza oględziny. Może się jednak zdarzyć, że okres ten ulegnie przedłużeniu z winy poszkodowanego, który np. bez uzasadnionej przyczyny nie umożliwi dokonania oględzin przedstawicielowi ubezpieczyciela. W takim wypadku najem pojazdu zastępczego w czasie takiego przedłużenia nie powinien być refundowany. Dokument przygotowany przez ubezpieczyciela będzie jednocześnie potwierdzeniem, że ubezpieczyciel nie uznaje szkody za całkowitą, tj., że nie uważa kosztów naprawy za nadmierne;
3. Okres uzgodnień stron odnoszący się do zakresu i kosztów naprawy. Z reguły kalkulacja kosztów naprawy podlega weryfikacji przez poszkodowanego, a w praktyce przez działający na jego rzecz warsztat samochodowy, który z reguły sporządza własny kosztorys podlegający akceptacji ubezpieczyciela. Niekiedy w takich sytuacjach konieczne jest dokonanie przez przedstawiciela ubezpieczyciela ponownych oględzin pojazdu. Należy przy tym założyć, że poszkodowany nie jest zobowiązany do wykładania z góry własnych środków finansowych na dokonanie naprawy, nie mając pewności, że otrzyma ich zwrot od ubezpieczyciela¹¹⁷, więc oczekiwanie na jego stanowisko jest uzasadnione;
4. Czas rzeczywistej naprawy pojazdu. Czynnikiem wpływającym na czas naprawy rzeczywistej jest tzw. czas naprawy technologicznej, czyli idealny czas naprawy ustalony w oparciu o technologię producenta pojazdu i obliczany najczęściej za pomocą odpowiednich programów komputerowych.

¹¹⁷ Por. jednak przedstawiony w pierwszej części niniejszego opracowania wyrok Sądu Najwyższego z 26 listopada 2002 r., V CKN 1397/00, LEX nr 77057.

Rzeczywisty czas naprawy jest zawsze dłuższy od czasu technologicznego, gdyż uwzględnia różnego rodzaju czynniki związane z organizacją pracy zakładu naprawczego. Na określenie rzeczywistego czasu naprawy wpływ mają takie czynniki, jak konieczność oczekiwania na zamówione części zamienne, przerwy w pracy zakładu naprawczego wynikające np. z rozkładu dni wolnych od pracy czy też obłożenie innymi zleceniami. Stanowisko, zgodnie z którym ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za koszty wynajmu pojazdu zastępczego przez rzeczywisty, a nie technologiczny okres naprawy, jest powszechnie podzielane w literaturze¹¹⁸;

5. Okres konieczny do dokonania odbioru pojazdu z warsztatu. Poszkodowany powinien odebrać pojazd niezwłocznie, jednak w sytuacjach, gdy wcześniej nie uzgodniono terminu odbioru, albo nawet termin taki został uzgodniony, lecz zakład naprawczy go nie dotrzymał, nie można wymagać aby odbiór nastąpił np. tego samego dnia, w którym zakład naprawczy zawiadomi o zakończeniu naprawy.

W praktyce poszczególne czynności podejmowane w stosunku do pojazdu i czas ich trwania znajdują z reguły odzwierciedlenie w tzw. arkuszach naprawy pojazdu wypełnianych przez warsztat naprawczy oraz częściowo przez poszkodowanego. W badanych sprawach arkusz taki został dołączony do pozwu w 391 przypadkach.

W analizowanych sprawach zagadnieniem spornym i najczęstszą przyczyną kwestionowania przez sądy czasu najmu pojazdu zastępczego było ustalenie, czy poszkodowany mógł korzystać z uszkodzonego pojazdu w okresie poprzedzającym oddanie go do warsztatu lub do oględzin dokonywanych przez ubezpieczyciela. Rozstrzygnięcie tej kwestii zależy od poszczególnych stanów faktycznych i trudno tu o jakies uwagi uogólniające.

Nie ulega wątpliwości, że ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za wszelkie wydłużenia czasu, w którym poszkodowany nie może korzystać ze swojego pojazdu, jakie nastąpiły z przyczyn dotyczących ubezpieczyciela. Wątpliwości nie powinna

¹¹⁸ U. Borowiecka, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 36; A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 56; T. Szanciło, *glosa...*, s. 16; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 499; P. Wawszczak, *Czas refundowanego najmu pojazdu zastępczego*, *Monitor Ubezpieczeniowy* nr 55, grudzień 2013, s. 39.

budzić także sytuacja, w której do opóźnienia dochodzi z winy poszkodowanego. W takim przypadku nie może on żądać zwrotu kosztów najmu za dodatkowy okres. Kontrowersje mogą natomiast wystąpić, gdy wydłużenie okresu naprawy następuje z przyczyn dotyczących osób trzecich, a w praktyce z przyczyn obciążających podmiot prowadzący zakład naprawczy. Zgodnie z dominującym poglądem i praktyką wszelka zwłoka warsztatu naprawczego, a w szczególności spowodowana jego wadliwą organizacją pracy, obciąża poszkodowanego¹¹⁹. A. Łazarska uzasadniając ten pogląd stwierdza, że „poszkodowany powinien pełnić aktywną rolę w procesie likwidacji szkody, nie może zatem bezkrytycznie i bezrefleksyjnie przyjmować informacji od zakładu naprawczego o przedłużającej się naprawie (w razie potrzeby powinien poszukać innego warsztatu)”¹²⁰. Stanowisko, że poszkodowanego obciążają wszelkie zaniedbania warsztatu naprawczego, było również podzielane w sposób wyraźny lub przynajmniej dorozumiany w sprawach objętych badaniem¹²¹.

Poprawność tego ostatniego poglądu może budzić zastrzeżenia. Zwłoka w naprawie pojazdu, nawet jeżeli jest spowodowana okolicznościami zawinionymi przez podmiot prowadzący warsztat samochodowy, niewątpliwie pozostaje w związku przyczynowym ze zdarzeniem wywołującym pierwotną szkodę. Oczywiście jest, że gdyby nie było takiego zdarzenia, nie doszłoby również do zwłoki w wykonaniu naprawy. Związek ten ma przy tym charakter związku normalnego, gdyż w zwykłych okolicznościach zajście wypadku zwiększa prawdopodobieństwo dodatkowej szkody wynikającej ze zwłoki warsztatu. Jest przy tym faktem powszechnie znanym, że przypadki zwłoki zakładów naprawczych nie są niecodzienne. Mając to na uwadze, trudno uzasadnić, dlaczego za część szkody pozostającej w normalnym związku przyczynowym z wypadkiem poszkodowany nie ma otrzymać

¹¹⁹ T. Szanciło, glosa..., s. 16; T. Szczerkowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 499; P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 150. Por. też wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z 17 czerwca 2003 r. (I ACa 53/03, OSA 2004, nr 5, poz. 12), w którym stwierdzono co następuje: „Wadliwość naprawy z przyczyn leżących po stronie właściciela warsztatu naprawczego powoduje przerwanie związku przyczynowego w rozumieniu art. 361 § 1 kc między wypadkiem a stanem samochodu po naprawie (...). W konsekwencji, jeżeli ta wadliwie wykonana naprawa wymaga korekty, w tym zakresie odpowiedzialny jest za nią właściciel warsztatu, zaś za koszty doprowadzenia samochodu do stanu poprzedniego, przyczynowo związane z wypadkiem, odpowiada ubezpieczyciel odpowiadający w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy wypadku.”

¹²⁰ *Szacowanie szkody...*, s. 56.

¹²¹ Tak np. w sprawie o sygnaturze XV GC 1752/12.

odszkodowania. Z teoretycznego punktu widzenia można sobie wprawdzie wyobrazić, by odpowiedniego odszkodowania dochodził od podmiotu prowadzącego warsztat, ale w większości przypadków możliwość taka pozostaje wyłącznie w sferze teorii.

Odnosząc się do cytowanego powyżej poglądu A. Łazarskiej, należy wskazać, że w praktyce możliwości działania poszkodowanego, który oddał już samochód do warsztatu, są niewielkie. Zauważając zaniedbania po stronie swojego dotychczasowego usługodawcy właściciel pojazdu może go wprawdzie zabrać i powierzyć innemu warsztatowi, jednak w większości sytuacji taka zmiana wywołałaby zapewne jeszcze większą zwłokę w dokonaniu naprawy.

Mając powyższe na uwadze, uzasadnione wydaje się przyjęcie generalnego założenia, zgodnie z którym sprawca wypadku i jego ubezpieczyciel powinni ponosić odpowiedzialność za koszty najmu pojazdu zastępczego w rzeczywistym czasie, w którym poszkodowany nie mógł korzystać z uszkodzonego pojazdu, z wyjątkiem jedynie sytuacji, gdy do przedłużenia tego okresu doszło z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi poszkodowany¹²². Obniżenie należnego odszkodowania w tym ostatnim przypadku może być uzasadniane z odwołaniem się do art. 362 k.c.

Przyjęcie proponowanego tu stanowiska mogłoby przyczynić się do znaczącego uproszczenia postępowania dowodowego. W razie jego akceptacji, sądy nie musiałyby już badać, w jakim terminie warsztat powinien naprawić pojazd. Istotną okolicznością byłoby zasadniczo jedynie, w jakim czasie naprawa rzeczywiście nastąpiła, co zapewne znacznie rzadziej wymagałoby przeprowadzania dowodu z opinii biegłego. Ubezpieczyciel mógłby oczywiście próbować uwolnić się od odpowiedzialności wykazując, że do przedłużenia naprawy doszło z przyczyn obciążających poszkodowanego, ale prób wykazania takiego faktu byłoby zapewne niepomernie mniej niż prób wykazania uchybień w działalności warsztatu naprawczego.

¹²² Inny wyjątek należałoby najprawdopodobniej uczynić w sytuacji, w której podmiot prowadzący warsztat jest jednocześnie wynajmującym i dochodzi we własnym imieniu należności z tytułu najmu uzyskanej w wyniku cesji.

Ostatnią kwestią wymagającą poruszenia w odniesieniu do czasu najmu pojazdu zastępczego w wypadku szkody częściowej jest możliwość przyznania odpowiedniego odszkodowania w razie naprawienia szkody metodą kosztorysową, tj. bez dokonania faktycznej naprawy pojazdu. W pierwszej części niniejszego opracowania zrelacjonowany został pogląd, zgodnie z którym w takim wypadku zwrot kosztów najmu nie przysługuje, gdyż wybór metody kosztorysowej oznacza, że poszkodowany nie zamierza naprawiać pojazdu i nie odczuwa negatywnych skutków utraty możliwości korzystania z niego¹²³. Stanowisko to nie przekonuje. Wybór metody kosztorysowej nie oznacza, że pojazd nie zostanie naprawiony ani tym bardziej, że poszkodowany nie chciał z niego korzystać. Ustalając czas, za jaki przysługuje zwrot kosztów najmu, należałoby wówczas ustalić hipotetyczny okres, w którym pojazd zostałby naprawiony, gdyby poszkodowany przystąpił do jego naprawy bez zbędnej zwłoki. Takie hipotetyczne wyliczenie czasu naprawy koresponduje w pewien sposób z równie hipotetycznym wyliczeniem kosztów niedokonanej naprawy, co jest istotą zastosowania metody kosztorysowej.

4.2. W wypadku szkody całkowitej

Przez szkodę całkowitą należy rozumieć sytuację, kiedy naprawa uszkodzonego pojazdu jest niemożliwa lub też uznana została za powodującą nadmierne koszty. W takich wypadkach na aprobatę zasługuje stwierdzenie zawarte w tezie omówionej w pierwszej części niniejszego opracowania uchwały Sądu Najwyższego z 22 listopada 2013 r.¹²⁴, zgodnie z którą poszkodowany może żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego za okres do dnia, w którym mógł najwcześniej nabyć inny pojazd mechaniczny.

Podobnie jak w przypadku szkody częściowej, okres, za który można żądać zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, da się podzielić na kilka odcinków:

1. Okres od dnia wypadku do dnia zgłoszenia szkody ubezpieczycielowi.
Analogicznie jak w poprzedniej sytuacji zgłoszenie powinno nastąpić bez

¹²³ M.P. Ziemiak, *Polemika ze stanowiskiem niektórych instytucji...*, s. 192-193.

¹²⁴ III CZP 76/13, OSNC 2014, nr 9, poz. 85.

nieuzasadnionej zwłoki, jednak nie oznacza to koniecznie tego samego dnia co wypadek;

2. Okres od chwili zgłoszenia szkody do chwili otrzymania przez poszkodowanego zawiadomienia o uznaniu szkody za całkowitą. Również w tym przypadku długość trwania tego okresu zależy w przeważającej mierze od ubezpieczyciela i zatrudnionych przez niego rzeczoznawców;
3. Okres niezbędny do sprzedaży wraku pojazdu i otrzymania odszkodowania od ubezpieczyciela. Czas potrzebny do sprzedaży wraku zależy od bardzo wielu okoliczności i trudno byłoby w tej mierze o jakieś kategoryczne stwierdzenia. W każdym razie poszkodowany zobowiązany jest do dołożenia należytej staranności w podejmowaniu wysiłków w celu jego zbycia. W praktyce ubezpieczyciele nie kwestionują przypadków, jeżeli czas ten trwa do 7 dni, co oczywiście nie oznacza, że nie może być dłuższy. W praktyce zdarza się, że ubezpieczyciele sami nabywają wrak pojazdu lub też oferują pomoc w jego zbyciu.
4. Okres niezbędny do nabycia pojazdu po otrzymaniu środków z odszkodowania ubezpieczeniowego i środków uzyskanych tytułem zbycia wraku. Czas trwania tego okresu zależy od wielu czynników, a przede wszystkim od tego, jaki pojazd chce nabyć poszkodowany. Jeżeli jednak poszkodowany chciałby kupić pojazd trudniej dostępny niż ten, który został zniszczony, do okresu refundowanego zwrotu najmu pojazdu zastępczego nie należy wliczać pełnego czasu niezbędnego do nabycia nowego pojazdu, a jedynie hipotetyczny czas, w którym dałoby się nabyć pojazd odpowiadający temu, który uległ zniszczeniu.

Przedstawiony powyżej schemat oparty jest na (nie zawsze akceptowanym przez ubezpieczycieli) założeniu, że poszkodowany nie jest zobowiązany wyłożyć odrębnych funduszy na nabycie nowego pojazdu, a z podjęciem odpowiednich starań może poczekać na uzyskanie środków stanowiących substytut zniszczonego pojazdu. Przypadać należy, że z powodu wieloznacznych stwierdzeń, jakie znalazły się w uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego z 22 listopada 2013 r., teza taka nie jest oczywista. Wydaje się jednak, że w większości przypadków sądy akceptują ją w praktyce. Oczekiwanie, że poszkodowany nabędzie pojazd zastępczy zanim jeszcze otrzyma środki od ubezpieczyciela i z tytułu zbycia wraku, naruszałoby jego

interesy w tych przypadkach, gdy nie posiada osobnych własnych środków. Również w pozostałych sytuacjach założenie takie wydaje się sprzeczne z przyjmowaną w niniejszym opracowaniu zasadą, zgodnie z którą poszkodowany ma prawo dążyć do osiągnięcia stanu maksymalnie zbliżonego do tego, który istniał przed wyrządzeniem mu szkody. W razie wydatkowania odrębnych funduszy stan ten zostałby dodatkowo naruszony.

Zbadane sprawy sądowe obejmowały także postępowania, w których uznano, że doszło do szkody całkowitej w pojeździe, jednak były to pojedyncze przypadki i trudno na ich podstawie wyciągać jakieś generalne wnioski co do stanowiska sądów.

5. Wysokość odszkodowania

5.1. Stawka czynszu najmu

Przyjęcie ogólnego założenia, zgodnie z którym poszkodowany wynajmując pojazd zastępczy przywraca stan poprzedni i w związku z tym może żądać zwrotu poniesionych kosztów, w oczywisty sposób implikuje stwierdzenie, że chodzi tu o wynajęcie pojazdu o tej samej klasie i parametrach (a w każdym razie nie wyższych) co klasa i parametry pojazdu uszkodzonego. Stanowisko to jest akceptowane w literaturze¹²⁵, także obcej¹²⁶ i nie powinno budzić żadnych wątpliwości. Pewien wyjątek można zaakceptować, jeżeli wynajęcie samochodu porównywalnej klasy jest dla poszkodowanego niemożliwe lub byłoby połączone ze znacznymi trudnościami, np. gdy żaden z podmiotów zajmujących się wynajmem w miejscu jego zamieszkania nie może zaoferować takiego pojazdu. Nie należy wówczas wykluczać wynajęcia samochodu wyższej klasy.

W analizowanych sprawach zarzut wynajęcia pojazdu o klasie wyższej niż pojazd uszkodzony pojawiał się stosunkowo rzadko. Pozwani podnieśli go w 8

¹²⁵ A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 54.

¹²⁶ Co do prawa niemieckiego zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 12.

postępowaniach. Jego zasadność potwierdziła się jedynie w dwóch przypadkach¹²⁷. Ustalenie, czy wynajęty pojazd należał do tej samej klasy pojazdów co pojazd uszkodzony, było jednak stosunkowo często zadaniem stawianym biegłemu.

Należy zgodzić się z poglądem wyrażonym w wyroku Sądu Najwyższego z 18 marca 2003 r.¹²⁸, zgodnie z którym wartość uszkodzonego pojazdu nie jest górną granicą czynszu, jakiego można żądać za wynajem¹²⁹. Do przyjęcia takiego ograniczenia nie ma żadnych podstaw prawnych. Brak byłoby też podstaw, aby np. wymagać od poszkodowanego wyłożenia własnych środków i dokonania zakupu nowego pojazdu zamiast zawarcia umowy najmu.

W odniesieniu do określenia wysokości stawek czynszu w praktyce i w literaturze¹³⁰ nie budzi wątpliwości możliwość odwoływania się do kryteriów określonych przez orzecznictwo w odniesieniu do kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu. Oznacza to przede wszystkim uchwałę Sądu Najwyższego z 13 czerwca 2003 r.¹³¹, gdzie przyjęto, że „odszkodowanie należne od zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy pojazdu, ustalone według cen występujących na lokalnym rynku”. Sama sentencja tego orzeczenia jest nieco enigmatyczna, ale jej właściwy sens wynika z uzasadnienia, w którym wyjaśniono, że ubezpieczyciel powinien pokryć koszty naprawy stosowane przez wybrany przez poszkodowanego warsztat, także wtedy gdy są one wyższe od kosztów przeciętnych. Poszkodowany nie ma natomiast obowiązku poszukiwania warsztatu, który oferuje tę usługę najtaniej¹³². Jak się natomiast wydaje, nie można żądać zwrotu pełnej kwoty zapłaconej za usługę, jeżeli została ona wyceniona powyżej wszystkich (także tych najwyższych) stawek oferowanych na lokalnym rynku,

¹²⁷ Sprawy o sygnaturach XVI GC 1537/13 i IX GC 2099/12.

¹²⁸ IV CKN 1916/00, LEX nr 462953.

¹²⁹ Podobne stanowisko dominuje w prawie niemieckim - zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, s. 13.

¹³⁰ Tak np. A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 54; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 500.

¹³¹ III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51.

¹³² Taka teza została wyrażona wprost w odnoszącym się do ubezpieczenia autocasco wyroku Sądu Najwyższego z 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64.

w szczególności wówczas, jeżeli stawka uzgodniona z warsztatem wynikałaby wyłącznie z faktu, że za usługę ma zapłacić ostatecznie ubezpieczyciel.

Powyższe zasady można odpowiednio przenieść na przypadek najmu pojazdu zastępczego. W sytuacji nagłej, jaką jest uszkodzenie samochodu, trudno wymagać od poszkodowanego, by podejmował szeroko zakrojone działania w celu znalezienia ekonomicznie najkorzystniejszej oferty najmu pojazdu zastępczego, tym bardziej, że najem ten ma z reguły charakter krótkotrwały, a starania takie byłyby angażujące czasowo. W praktyce oznacza to w wielu przypadkach, że poszkodowany skorzysta z oferty firmy wskazanej mu przez warsztat samochodowy, gdzie dokonuje naprawy, i trudno odmówić mu takiej możliwości. Należne odszkodowanie powinno jednak zostać obniżone w sytuacji, gdy ma możliwość skorzystania z kilku jednakowo dogodnych ofert i nie wybiera tej najkorzystniejszej.

W przypadku najmu pojazdu zastępczego należy wziąć pod uwagę, że wpływ na wysokość stawki za wynajem może mieć fakt, iż najemca rozlicza się bezgotówkowo. Ta ostatnia okoliczność prowadzi do szczególnego utrudnienia w ustaleniu wysokości stawki, według której powinno być obliczane odszkodowanie należne poszkodowanemu. Z jednej strony można podnosić, że fakt rozliczenia za pomocą cesji wierzytelności powoduje znaczące ryzyko zawyżania stawek, gdyż poszkodowany z natury rzeczy nie jest zainteresowany jej obniżeniem. Stawki takie w rzeczywistości są stawkami przeznaczonymi wyłącznie dla ubezpieczycieli. Z drugiej jednak strony należy wziąć pod uwagę, że podmiot wynajmujący pojazd „bezgotówkowo” ponosi znacznie większe ryzyko i musi sprostać znacznie większym uciążliwościom niż przedsiębiorca działający na rynku wynajmu samochodów w sposób tradycyjny. Ten pierwszy nie otrzymuje wynagrodzenia natychmiast po wykonanej usłudze i w wielu przypadkach musi wdać się w proces sądowy, którego ostateczny wynik nie jest pewny i który może potrwać kilka lat. W związku z tym trudno odmówić mu możliwości żądania za wynajem stawek wyższych niż średnie występujące na rynku. Trudno także odsyłać poszkodowanego do wypożyczalni tradycyjnej, gdyż musiałby tam, przynajmniej tymczasowo, wyłożyć własne środki finansowe. W analizowanych sprawach zostały dostrzeżone wszystkie te czynniki, nie wydaje się jednak, aby orzekające sądy osiągnęły jednolitą konkluzję. W części orzeczeń celowo ignorowano fakt rozliczenia bezgotówkowego przy określaniu

wysokości należnych stawek, podnosząc, że nieprawidłowe byłoby odnoszenie się do stawek niejako z natury przeznaczonych wyłącznie dla ubezpieczycieli. W innych rozstrzygnięciach przyjmowano z kolei, że wygoda najemcy i uciążliwości wynajmującego, jakie wiążą się z faktem rozliczenia bezgotówkowego, mogą uzasadniać pobieranie stawek wyższych.

Bardziej zasadne wydaje się to drugie stanowisko, co nie może jednak powodować zniesienia wszelkich ograniczeń w odniesieniu do wysokości stawek. Jeżeli da się ustalić, że wytworzył się konkurencyjny rynek pojazdów wynajmowanych bezgotówkowo, za właściwe należy uznać odnoszenie się do stawek ukształtowanych na tym rynku. Jeżeli natomiast w danych warunkach lokalnych trudno o takim rynku mówić, gdyż działa na nim jeden lub dwa podmioty, właściwym punktem odniesienia wydaje się odwołanie do stawek występujących na rynku wynajmu gotówkowego po powiększeniu występujących tam stawek o pewien ustalony przez sąd narzut. Trzeba jednak przyznać, że trudności w określeniu właściwej stawki w analizowanym przypadku są wyjątkowo duże, w związku z czym osiągnięty rezultat zawsze może sprawiać wrażenie arbitralnego.

Jak była już mowa o tym w części III niniejszego opracowania, określenie stawki czynszu najmu będącej podstawą obliczenia odszkodowania jest w praktyce jednym z najbardziej spornych zagadnień, a na okoliczność tę przeprowadzono dowody z opinii biegłego aż w 167 sprawach. Wyeliminowanie konieczności przeprowadzania skomplikowanego postępowania dowodowego mającego na celu ustalenie stawki nie jest zadaniem prostym. Z jednej bowiem strony można twierdzić, że fakt zawarcia umowy najmu przynajmniej uprawdopodobnia, że określona w nim stawka występuje na lokalnym rynku, w związku z czym nie wymaga bardziej formalnego udowodnienia. Z drugiej jednak strony należy wziąć pod uwagę, że zdecydowana większość wniosków dowodowych o sporządzenie opinii biegłego na okoliczność wysokości stawek pochodzi od pozwanych ubezpieczycieli i trudno odmówić im możliwości kwestionowania w ten sposób danych dostarczonych przez powoda. W sądach, w których występuje duża ilość spraw z tytułu najmu pojazdu zastępczego, wysokość stawek czynszu najmu występujących na lokalnym rynku mogłaby zostać uznana za fakt znany sądowi urzędowo (z innych rozpoznawanych spraw) w rozumieniu art. 228 § 1 k.p.c. W analizowanych postępowaniach brak jednak powołania się na tę

okoliczność, a poza tym wydaje się, że również w takich sytuacjach trudno byłoby odmówić stronom możliwości przeprowadzenia dowodów na okoliczność, że wiedza sędziego pochodząca z innych postępowań jest nieadekwatna do sprawy rozpoznawanej obecnie.

Godnym uwagi rozwiązaniem problemu uciążliwości ustalania stawek najmu jest wzorowane na niemieckim systemie prawnym posługiwanie się listami stawek ustalonymi przez instytucje badające rynek¹³³. Bez dokonania zmian ustawowych dla posługiwania się takimi listami nie ma jednak podstawy prawnej. Gdyby zmiana taka miała zostać dokonana¹³⁴, należałoby rekomendować, aby listy te nie miały charakteru bezwzględnie wiążącego, ale stanowiły jedynie punkt odniesienia. Każda ze stron mogłaby wówczas próbować dowodzić w konkretnym postępowaniu, że ze względu na szczególne okoliczności należna stawka powinna być inna niż standardowa.

5.2. Zaoszczędzone wydatki

Co do zasady nie powinno ulegać wątpliwości, że odszkodowanie z tytułu najmu pojazdu zastępczego powinno zostać pomniejszone o wydatki, których poszkodowany nie poniósł z tego powodu, że nie eksploatował swojego własnego pojazdu¹³⁵. Wniosek ten wynika również z orzecznictwa Sądu Najwyższego¹³⁶. Wątpliwości budzi natomiast popierane swego czasu przez ubezpieczycieli ryczałtowe określenie takich kosztów¹³⁷. Jak wyżej wskazano, w wyroku z 18 marca

¹³³ A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 58, 61.

¹³⁴ Mogłoby to nastąpić na przykład poprzez wprowadzenie odpowiedniej regulacji do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.).

¹³⁵ Tak w literaturze T. Szanciło, *glosa...*, s. 16; T. Szczurowski, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania...*, s. 501. Stanowisko takie jest również podzielane w obcych systemach prawnych. Zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, co do prawa niemieckiego - s. 14-15, co do prawa angielskiego - s. 37-39.

¹³⁶ Uchwała składu siedmiu sędziów z 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28; wyrok z 18 marca 2003 r., IV CKN 1916/00, LEX nr 462953; wyrok z 8 września 2004 r., IV CK 672/03, LEX nr 146324.

¹³⁷ Jest to niekiedy przyjęte w obcych systemach prawnych. Zob. R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, co do prawa niemieckiego - s. 14-15, co do prawa angielskiego - s. 37-39.

2003 r.¹³⁸ Sąd Najwyższy uznał, że niedopuszczalne jest stosowanie do kalkulacji takich zaoszczędzonych wydatków tzw. „kilometrówki”, tj. stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu ustalonej w przepisach prawa pracy regulujących zwrot kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy. Stanowisko to należy zaaprobować, podobnie jak wyrażany w literaturze pogląd, zgodnie z którym nieuzasadniona jest stosowana przez niektórych ubezpieczycieli praktyka pomniejszania odszkodowania o jakąś stałą wartość procentową¹³⁹.

Jak się wydaje, w praktyce w większości przypadków zaoszczędzone koszty eksploatacji własnego pojazdu w ogóle nie wystąpią. Takim kosztem mogłaby być wartość paliwa, jednak w zdecydowanej większości przypadków poszkodowany ponosi koszty paliwa wynajętego pojazdu. Jeżeli wynajęcie pojazdu następuje na stosunkowo krótki okres, z reguły nie wiąże się to z brakiem konieczności zapłaty składki ubezpieczeniowej czy opłaty za badania techniczne własnego samochodu. W tym stanie rzeczy jedynymi oszczędnościami są w praktyce nieużyte materiały eksploatacyjne (smary, płyn do spryskiwaczy itp.), których wartość jest w zasadzie pomijalna. Nie ulega przy tym wątpliwości, że ciężar dowodu co do zaoszczędzenia jakichkolwiek kosztów przez poszkodowanego spoczywa na ubezpieczycielu¹⁴⁰.

Wśród badanych spraw problem odliczenia zaoszczędzonych wydatków w zasadzie w ogóle nie występował.

5.3. Daremnie poniesione koszty

W obcych systemach prawnych uznaje się niekiedy, że właściciel uszkodzonego pojazdu może żądać pokrycia wydatków, które w związku z utratą możliwości korzystania stały się dla niego bezużyteczne, jak np. składki ubezpieczeniowej, opłaty za najem garażu czy opłaty za korzystanie z autostrady¹⁴¹. Również

¹³⁸ IV CKN 1916/00, LEX nr 462953.

¹³⁹ P. Wawszczak, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 149.

¹⁴⁰ Trafnie T. Szanciło, glosa..., s. 16; P. Wawszczak, Wydatki rzeczywiście poniesione na najem pojazdu zastępczego i zaoszczędzone wydatki na eksploatację własnego pojazdu mechanicznego, *Monitor Ubezpieczeniowy* nr 56, kwiecień 2014, wersja online: <https://mu.rf.gov.pl/56/art-12.html>.

¹⁴¹ R. Trzaskowski, W. Borysiak, *Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody...*, co do prawa niemieckiego - s. 14, co do prawa austriackiego – s. 28-29. Zob. też K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu*

w odniesieniu do prawa polskiego wyrażono pogląd, zgodnie z którym daremnie poniesione wydatki są uszczerbkiem poszkodowanego¹⁴².

Stanowisko powyższe nie przekonuje. Wskazane wyżej uszczerbki nie są powiązane ze zdarzeniem wywołującym szkodę związkiem przyczynowym. Sprawca szkody ani ubezpieczyciel nie mogą odpowiadać za koszty, które poszkodowany i tak by poniósł, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Jeżeli jednak poszkodowany poniósł jakieś koszty, które mogły być wykorzystane tylko w odniesieniu do uszkodzonego pojazdu (np. zapłacił opłatę za przejazd autostradą), a następnie zmuszony był ponieść taki sam koszt w odniesieniu do pojazdu zastępczego, ten drugi koszt wchodzi w zakres szkody podlegającej naprawieniu.

prawnoporównawczym [w:] Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym, red. E. Kowalewski, Toruń 2011, s. 101-102.

¹⁴² A. Łazarska, *Szacowanie szkody...*, s. 50-51.

V. Wnioski

Ewolucja problematyki odszkodowania za najem kosztów pojazdu zastępczego w orzecznictwie, doktrynie, a także praktyce prowadzi do wniosku, że zwiększona liczba dotyczących jej postępowań sądowych jest efektem z jednej strony niechęci ubezpieczycieli do zaakceptowania nowych standardów odszkodowawczych wynikających z orzecznictwa, przemian kulturowych i gospodarczych, a z drugiej pojawienia się wyspecjalizowanych podmiotów, które dostrzegły w związku z tym powstanie luki rynkowej. Organy wymiaru sprawiedliwości stały się swego rodzaju ofiarą konfrontacji pomiędzy tymi uczestnikami gry rynkowej. Jak się jednak wydaje, ta swoista „próba sił” osiągnęła już swoje apogeum i z natury rzeczy liczba sporów sądowych będzie się zmniejszać, gdyż ich masowe prowadzenie nie może być na dłuższą metę opłacalne ani dla ubezpieczycieli, ani dla podmiotów wynajmujących pojazdy. Dodatkowo, wraz ze zmianą właściwości sądów, jaka nastąpiła w wyniku wejścia w życie art. 34a ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹⁴³ znacząco powinno zmniejszyć się obciążenie sprawami sądów warszawskich na rzecz ich bardziej równomiernego rozłożenia pomiędzy wszystkie ośrodki w kraju.

Oczekiwanie na naturalne zmniejszenie ilości analizowanych spraw nie powinno zniechęcać do podejmowania działań, jakie mogą przyspieszyć ten proces. W szczególności wydaje się, że usprawnienie postępowań oraz wprowadzenie takich zmian w praktyce orzeczniczej, które sprawiają, że ich rezultat będzie łatwiejszy do przewidzenia, może ułatwić podejmowanie przez uczestników rynku decyzji o rozwiązywaniu sporów poza sądem.

Z przeprowadzonych badań wynika, że jedną z zasadniczych uciążliwości przyczyniających się do znacznego wydłużenia czasu trwania postępowań jest przeprowadzanie dużej ilości dowodów z przesłuchania świadków oraz opinii biegłych. Na 400 badanych spraw dowody z opinii biegłych przeprowadzono w 247 postępowaniach, a z zeznań świadków w 289. Sposobem na uniknięcie uciążliwości

¹⁴³ Tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 392 ze zm.

związanych z koniecznością przeprowadzania tych dowodów może być na pewno częste wydawanie nakazów zapłaty na wstępnym etapie procesu. Przeprowadzone badania prowadzą jednak do wniosku, że już obecnie sądy z reguły korzystają z tej możliwości i zmiany w tym zakresie nie mogą być zbyt daleko idące. W treści niniejszego opracowania zaproponowano pewne dalsze postulaty odnoszące się głównie do dominującej wykładni prawa materialnego. W założeniu mogą one doprowadzić do sytuacji, w której sąd będzie musiał w procesie rozstrzygać mniejszą ilość kwestii spornych. W szczególności mowa tu o:

1. Propozycji rezygnacji ze stanowiska, zgodnie z którym należy oceniać zasadność najmu pojazdu zastępczego biorąc pod uwagę sposób i intensywność korzystania z pojazdu przez poszkodowanego. Najem taki powinien być uznany za zasadny w każdym przypadku, gdy prowadzi to do odtworzenia stanu istniejącego poprzednio.
2. Propozycji zmiany stanowiska, zgodnie z którym poszkodowanego obciążają skutki zwłoki warsztatu samochodowego w naprawie pojazdu. Stanowisko to jest merytorycznie nieuzasadnione, a prowadzi do konieczności badania w każdym przypadku, jaki byłby czas naprawy pojazdu, gdyby dokonywano jej bez opóźnień.

Na nieco innej płaszczyźnie należy traktować zawartą w opracowaniu propozycję, by podstawą ustalania stawek najmu pojazdu zastępczego stały się ustandaryzowane tabele. Jak się wydaje, wprowadzenie tego postulatu nie jest możliwe bez zmian ustawowych.

VI. Literatura

Borowiecka U., *Najem pojazdu zastępczego w przypadku umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w świetle orzecznictwa sądów powszechnych*, Monitor Ubezpieczeniowy, nr 43, wrzesień 2010;

Daszewski A., *Najem pojazdu zastępczego w świetle uchwały Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 2011 r.*, Rozprawy Ubezpieczeniowe, nr 12, 1/2012;

Dybowski T., *Odpowiedzialność odszkodowawcza [w:] System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 1, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Ossolineum 1981;

Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, Warszawa 2014;

Kotuk T., glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, LEX/el;

Kowalewski E., *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 3;

Kowalewski E., *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego [w:] Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Kowalewski E., Handschke J., Szumlicz T., *Dekalog konkluzji wynikających z uchwały Sądu Najwyższego w sprawie pojazdu zastępczego [uchwała składu 7 sędziów z dnia 17.11.2011, III CZP 5/11]*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2011, nr 4;

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

Krajewski M., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011;

Ludwichowska K., *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym* [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Łazarska A., *Szacowanie szkody za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, *Przebieg Sądowy* 2014, nr 5;

Maliszewska M., *Roszczenie o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego wobec zakładu ubezpieczeń*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe*, nr 15, 2/2013;

Panfil B., *O zwrocie kosztów najmu pojazdu zastępczego w związku z uszkodzeniem pojazdu poszkodowanego – kiedy powstaje szkoda*, *Glosa* 2014, nr 2;

Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania-część ogólna*, Warszawa 2010;

Serwach M., *Pozbawienie możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w orzecznictwie sądowym i poglądach A. Szpunara* [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Sołtysiński S., *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdu przez poszkodowanego* [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL. Zagadnienia wybrane*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979;

Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego, dostępne pod adresem:

https://rf.gov.pl/files/3008__5195__Refundacja_kosztow_najmu_pojazdu_zastepczego_w_ocenieniu_Rzecznika_Ubezpieczonych.pdf;

Szanciło T., glosa do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, *OSP* 2013, nr 1, poz. 2;

Szczurowski T., *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu*, *Monitor Prawniczy* 2012, nr 9;

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

Szpunar A., *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, Rejent 1998, nr 10;

Trzaskowski R., *Koszty najmu pojazdu zastępczego jako szkoda*, Palestra 2012, nr 7-8;

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;

Wałachowska M., *Utrata posiadania rzeczy jako szkoda ze szczególnym uwzględnieniem pojazdu mechanicznego* [w:] *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, red. E. Kowalewski, Toruń 2011;

Wawszczak P., *Czas refundowanego najmu pojazdu zastępczego*, Monitor Ubezpieczeniowy nr 55, grudzień 2013;

Wawszczak P., *Najem pojazdu zastępczego – stan sprzed uchwały i po uchwale Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r.*, Rozprawy Ubezpieczeniowe nr 12, 1/2012;

Wawszczak P., *Wydatki rzeczywiście poniesione na najem pojazdu zastępczego i zaoszczędzone wydatki na eksploatację własnego pojazdu mechanicznego*, Monitor Ubezpieczeniowy nr 56, kwiecień 2014, wersja online: <https://mu.rf.gov.pl/56/art-12.html>;

Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, oprac. M. Orlicki, M. Wąsiewicz, Bydgoszcz-Poznań 2001;

Wiewiórowska-Domagalska A., *glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r.*, III CZP 5/11, Europejski Przegląd Sądowy 2013, nr 3;

Zagrobelny K., *W sprawie szkody występującej pod postacią zwiększenia się pasywów poszkodowanego* [w:] *Prace z prawa cywilnego. Dla uczczenia pamięci profesora Jana Kosika*, red. P. Machnikowski, Acta Universitatis Wratislaviensis 2009, Prawo CCCVIII;

Ziemiak M.P., glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, PiP 2015, nr 8;

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