

10

ZESZYT STUDENCKI
KÓŁ NAUKOWYCH
WYDZIAŁU
PRAWA I ADMINISTRACJI
UAM



WYDAWNICTWO NAUKOWE UAM

MICHALINA JUSIK

Doktorantka w Katedrze Prawa Cywilnego, Handlowego i Ubezpieczeniowego
Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Możliwość dochodzenia należności powstałych w związku z wyrządzoną szkodą komunikacyjną w świetle najnowszej orzecznictwa Sądu Najwyższego

Wprowadzenie

Kwestia dochodzenia odszkodowania w związku z powstałą szkodą komunikacyjną poruszana była wielokrotnie w orzecznictwie Sądu Najwyższego (SN). Na szczególną uwagę zasługuje najnowsze orzecznictwo z lat 2018 i 2019 dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania z ubezpieczenia OC sprawcy szkody w związku z wyrządzoną szkodą komunikacyjną zarówno w zakresie naprawy uszkodzonego pojazdu, jak i najmu pojazdu zastępczego.

Wskazane orzecznictwo nawiązuje do wysokości odszkodowania, którego osoba poszkodowana mogłaby dochodzić w związku

z powstałą szkodą komunikacyjną. Tematyka ta obejmuje koszty naprawy pojazdu, który uległ uszkodzeniu przy uwzględnieniu zakresu uszkodzeń, w odniesieniu do art. 361 § 1 Kodeksu cywilnego¹, który stanowi, że „zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła”.

Dokonując rozważań wskazanego powyżej zagadnienia obejmującego wysokość szkody, należy również wziąć pod uwagę kwestię tzw. hipotetycznych kosztów naprawy², a także konieczności przedłożenia rachunków oraz faktur za dokonaną naprawę, która szczegółowo zostanie opisana na gruncie niniejszego opracowania. Biorąc bowiem pod uwagę treść art. 361 § 1 k.c., możliwość dochodzenia roszczenia obejmuje normalne następstwa wyrządzonej szkody. Gdyby zatem osoba poszkodowana chciała dochodzić swoich roszczeń z tytułu odszkodowania, należy także ustalić, czy może sprzedać pojazd w stanie uszkodzonym, czy musi dokonać jego naprawy. W tym zakresie wypowiedział się Sąd Najwyższy w najnowszym orzecznictwie, które szerzej zostanie zaprezentowane w dalszej części artykułu.

Istotą wskazanego zagadnienia jest zakres „normalnych granic szkody” oraz to, jak kształtują się one na gruncie najnowszego orzecznictwa Sądu Najwyższego, szczególnie w odniesieniu do sposobu rozliczenia szkody w przypadku dochodzenia roszczenia z tytułu OC sprawcy szkody. Nadto pokrótce podkreślone zostanie znaczenie czasu naprawy uszkodzonego pojazdu w przełożeniu na okres najmu pojazdu, który jest wynajmowany w związku z powstałą szkodą.

1. Naprawa uszkodzonego pojazdu

W orzeczeniu z dnia 20 lutego 2019 r. Sąd Najwyższy postanowił odmówić podjęcia uchwały. Zagadnienie prawne, które przedstawił Sądowi Najwyższemu, brzmiało następująco: „Czy w przypadku

¹ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1145 ze zm.), dalej: k.c.

² Postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 r., III CZP 91/18, LEX nr 2622311.

wyrządzenia szkody w pojeździe mechanicznym, stanowiącej szkodę częściową, w sytuacji, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu przywracającej ten pojazd do stanu sprzed powstania szkody, odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ograniczone jest do równowartości wydatków faktycznie poniesionych celem naprawy pojazdu, czy też powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego?”³.

Istota zagadnienia bezpośrednio odnosi się do ustalenia wysokości roszczenia odszkodowawczego dochodzonego w ramach ubezpieczenia OC sprawcy szkody. Czy osoba, która dochodzi swego roszczenia, jest zobowiązana do przedłożenia rachunków za naprawę, czy może dochodzić „hipotetycznych kosztów naprawy”? Sąd Najwyższy we wskazanym powyżej orzeczeniu odmówił podjęcia uchwały, jednakże w uzasadnieniu poruszył kilka bardzo istotnych kwestii, które należy w tym miejscu przywołać. Przede wszystkim wskazano, że „w rozważanym zagadnieniu prawnym jako podstawę faktyczną, która uzasadnia powstanie wątpliwości, czy dopuszczalne jest ustalenie wartości odszkodowania według kosztów «hipotetycznych», naprawy tego rodzaju, rozumianych jako uśrednione wydatki ponoszone na profesjonalne przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, Sąd przyjmuje założenie, że naprawa wykonana kosztem poprzedniego właściciela przywróciła pojazd do stanu, w jakim się znajdował przed powstaniem szkody”⁴.

W tym zakresie pojawia się zatem nowe określenie, a mianowicie zagadnienie kosztów rozumianych jako „uśrednione wydatki”⁵, stanowiące swego rodzaju *novum* w możliwości dochodzenia odszkodowania z OC sprawcy szkody, które jednocześnie mogłoby się stać nowym sposobem rozliczania tego rodzaju szkód.

Rozważając powyższe kwestie, przede wszystkim trzeba zweryfikować, czy tego rodzaju rozwiązanie nie stoi w sprzeczności z treścią

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

art. 361 § 1 k.c., który stanowi wprost o normalnych granicach odpowiedzialności za powstałą szkodę. Dokonując ustalenia rozmiarów szkody, a w konsekwencji wysokości odszkodowania, należy najpierw ustalić, czy zachodzi „normalny związek przyczynowy”, biorąc jednocześnie pod uwagę reguły zawarte w art. 361 § 1 k.c.⁶ Należy podkreślić, że ustalenie normalnych granic szkody umożliwi w konsekwencji prawidłowe rozliczenie kosztów naprawy przy uwzględnieniu „kryterium normalności”, aby nie doszło przy tym do pokrzywdzenia osób poszkodowanych. Zgodnie z utrwalonym w doktrynie stanowiskiem dotyczącym ustalenia normalnych granic odpowiedzialności za szkodę uznaje się, że „kryterium normalności należy pojmować według miary obiektywnej, zgodnie z założeniami koncepcji tzw. adekwatnego związku przyczynowego w jej wersji obiektywizującej. Przyjmuje ona, że odpowiedzialność powstać może jedynie za takie następstwa, które według doświadczenia życiowego i wiedzy w danej sferze zjawisk realnych zazwyczaj, i najczęściej, wiążą się z przyczyną badanego rodzaju”⁷.

Odnosząc powyższe do zakresu szkody, należy stwierdzić, że wysokość dochodzonego roszczenia powinna odpowiadać zakresowi normalnych następstw szkody będących wynikiem szkody. Sąd Najwyższy we wskazanym powyżej orzeczeniu uznał również, że „ocena, czy koszty restytucji są nadmierne, zależy od okoliczności sprawy. Na gruncie spraw dotyczących naprawy pojazdów mechanicznych ugruntowała się praktyka zakładająca, że koszt naprawy nie jest nadmierny dopóty, dopóki nie przewyższa wartości pojazdu sprzed wypadku”⁸. Oznacza, to że zasadność roszczenia uzależniona jest od okoliczności danej sprawy.

Ustalenie zakresu szkody wymaga zasięgnięcia opinii specjalistów. Takie stanowisko prezentowane jest też w doktrynie: „w pewnych jednak sytuacjach, odpowiedź na pytanie o to, czy badany skutek

⁶ T. Wiśniewski, *Komentarz do art. 361*, [w:] J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 3: *Zobowiązania. Część ogólna*, wyd. 2, LEX/el.

⁷ A. Koch, *Komentarz do art. 361*, [w:] M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz do art. 1–44911*, t. 1, Warszawa 2016, s. 1302–1303.

⁸ Postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 r., III CZP 91/18, LEX nr 2622311.

powstałby także przy braku zdarzenia wskazanego jako przyczyna sprawcza, wymagać może większych analiz i wykorzystania wiedzy specjalistycznej”⁹. Aby określić zakres szkody, niejednokrotnie należy więc zasięgnąć opinii specjalistów, biegłych, którzy dokonaliby odpowiedniego ustalenia oraz określenia rozmiarów szkody.

Sąd Najwyższy w omawianym orzeczeniu odniósł się do jeszcze jednej bardzo istotnej kwestii, a mianowicie do zagadnienia sprzedaży pojazdu po zaistniałej szkodzie, a w konsekwencji również do problematyki wysokości dochodzonego odszkodowania z ubezpieczenia OC sprawcy szkody. Tematyka ta jest szczególnie doniosła dla osób poszkodowanych, w sytuacji gdy chcą sprzedać pojazd w stanie uszkodzonym. Sąd Najwyższy w tym zakresie ostatecznie przesądził, że bez znaczenia przy ustalaniu odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu pozostaje to, czy osoba poszkodowana dokonuje po zdarzeniu sprzedaży uszkodzonego czy już naprawionego pojazdu¹⁰.

Podobnie uznał SN w postanowieniu z 7 grudnia 2018 r., wskazując, iż „w orzecznictwie Sądu Najwyższego utrwalony jest pogląd, że powstanie roszczenia z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależą od tego, czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar”¹¹. Oznacza to, że osoba poszkodowana niezależnie od tego, czy przywrócono pojazd do stanu sprzed szkody, ma możliwość dochodzenia swego roszczenia z tytułu odszkodowania z ubezpieczenia OC sprawcy szkody w związku z powstałą szkodą.

Nadto SN w orzeczeniu z dnia 7 grudnia 2018 r. wskazał, że hipotetyczny koszt naprawy pojazdu przy określaniu wysokości odszkodowania stał się swego rodzaju wyznacznikiem, gdyż niezależnie od naprawy odszkodowanie powinno odpowiadać kosztom przywrócenia pojazdu do stanu pierwotnego. Oznacza to, że w tym zakresie osoba poszkodowana może dochodzić należności z tytułu odszkodowania nie tylko w wysokości napraw dokonanych, lecz i określonych w sposób hipotetyczny. Przy tym należy podkreślić, że ubezpieczyciel

⁹ A. Koch, op. cit., s. 1302.

¹⁰ Postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 r., III CZP 91/18, LEX nr 2622311.

¹¹ Postanowienie SN z dnia 7 grudnia 2018 r., III CZP 51/18, LEX nr 2591504.

odpowiada jedynie za normalne następstwa wyrządzonej szkody. Jak wskazuje się w doktrynie, „za normalne następstwa przyczyny badanego rodzaju uznać należy takie, których prawdopodobieństwo zostaje każdorazowo zwiększone przez jej pojawienie się”¹².

Należy odnieść się również do innego aspektu zagadnienia szkody w pojeździe powstałej w związku ze zdarzeniem komunikacyjnym, a mianowicie do sposobu rozliczenia dochodzonych przez osoby poszkodowane należności powstałych w wyniku zaistniałej szkody, szczególnie gdy mamy do czynienia z tzw. szkodą częściową¹³. Istotne jest ustalenie, w jakiej wysokości osoba poszkodowana może dochodzić swych należności. Niewątpliwie, w tego rodzaju przypadkach należy wziąć pod uwagę wiele okoliczności, uwzględniając przy tym treść art. 361 § 1 k.c.

We wskazanym powyżej zakresie przedstawiono Sądowi Najwyższemu zagadnienie prawne, które brzmiało następująco: „Czy w przypadku wyrządzenia częściowej szkody w pojeździe mechanicznym, w sytuacji, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania nie dojdzie do jego naprawy, lecz zbycia, w wyniku którego poszkodowany uzyska cenę niższą niż faktyczna wartość tego pojazdu z uszkodzeniami, odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego, czy też należy je ustalić według metody różnicowej, z uwzględnieniem ceny, jaką poszkodowany powinien uzyskać ze sprzedaży uszkodzonego pojazdu?”¹⁴.

Pytanie niewątpliwie dotyczy sposobu rozliczania szkody w pojeździe, który ma na celu określenie zasad przy dochodzeniu należności w przypadku tzw. częściowej szkody w pojeździe mechanicznym. Na podstawie wskazanego powyżej zagadnienia prawnego rozróżnić można dwa sposoby rozliczania, czyli tzw. równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu

¹² A. Koch, op. cit., s. 1302-1303.

¹³ Postanowienie SN z dnia 20 lutego 2019 r., III CZP 91/18, LEX nr 2622311.

¹⁴ Postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 r., III CZP 102/18, LEX nr 2647167.

poprzedniego oraz tzw. metodę różnicową. Pierwsza z metod obejmuje hipotetyczne koszty naprawy pojazdu, który uległ uszkodzeniu, natomiast druga z metod (tzw. metoda różnicowa) nakazuje przy obliczaniu należnego odszkodowania uwzględnić kwotę uzyskaną w związku ze zbyciem tego pojazdu. Pozostaje zatem pytanie, którą metodę powinno się zastosować przy dokonywaniu obliczenia należnego odszkodowania w związku z powstałą szkodą.

Sąd Najwyższy postanowieniem z dnia 11 kwietnia 2019 r. odmówił podjęcia uchwały, jednakże w uzasadnieniu podniósł bardzo istotną kwestię dotyczącą sposobu rozliczeń odszkodowania, a mianowicie wskazał, że „Stanowisko Sądu Najwyższego w rozpatrywanym zakresie jest utrwalone do tego stopnia, że za niezgodne z prawem są uznawane przez ten Sąd orzeczenia, w których stanowisko to jest podważane przez sądy powszechne. W szczególności Sąd Najwyższy ocenił jako niezgodny z prawem wyrok sądu powszechnego, w którym doszło do oddalenia powództwa z tego powodu, że poszkodowany nie dokonał naprawy pojazdu i sprzedał go, a domagał się naprawienia szkody w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 41/17, nie publ.; por. także wyroki z dnia 8 marca 2018 r., II CNP 32/17, nie publ., i z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 43/17, nie publ.)”¹⁵. W tym zakresie podkreślono istotę prawa własności, które ma szczególne znaczenie w takim przypadku, gdyż nadużyciem byłoby ingerowanie w sferę prawa własności osób poszkodowanych. Jak podkreślił SN we wskazanym powyżej orzeczeniu z dnia 11 kwietnia 2019 r., uprawnieniem właściciela jest zbycie rzeczy, podobnie jak korzystanie z tej rzeczy.

Podsumowując, należy wskazać, że regulacja zawarta w art. 361 § 1 i 2 k.c. stanowi swego rodzaju filar określający normalne granice odpowiedzialności za szkodę. Dochodząc należności w związku z wyrządzoną szkodą, należy przede wszystkim określić normalne następstwa, które w konsekwencji stanowią podstawę do ustalenia wysokości należnego odszkodowania¹⁶.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ A. Koch, op. cit., s. 1302-1303.

2. Możliwość dochodzenia należności z tytułu najmu pojazdu zastępczego

Kwestia najmu pojazdu zastępczego w związku ze zdarzeniem komunikacyjnym wielokrotnie była poruszana w orzecznictwie Sądu Najwyższego, przy czym istotne znaczenie ma czas owego najmu, który często na gruncie postępowania sądowego bywa sporny, szczególnie jeśli naprawa pojazdu przedłuża się w istotny sposób z przyczyn niezależnych od osoby poszkodowanej. Należy się wówczas zastanowić, kto jest odpowiedzialny za przedłużającą się naprawę, a w konsekwencji, jaki będzie zasadny czas najmu samochodu zastępczego przy jednoczesnym ujęciu reguł zawartych w art. 361 § 1 i 2 k.c.

Tematyka przedłużającej się naprawy – i w konsekwencji jej wpływ na uzasadniony okres najmu pojazdu zastępczego, którego koszty pokrywane są w ramach OC sprawcy szkody – była niejednokrotnie kwestią sporów sądowych. W tym zakresie przedstawiono Sądowi Najwyższemu zagadnienie prawne, które brzmiało następująco: „Czy normalnym następstwem zdarzenia objętego zakresem odpowiedzialności ubezpieczyciela OC sprawcy szkody komunikacyjnej są wydatki na najem pojazdu zastępczego, w okresie przedłużającej się naprawy, powstałe na skutek działania podmiotu trzeciego, zewnętrznego wobec sprawcy szkody oraz poszkodowanego?”¹⁷. W tym zakresie ważne jest zatem to, czy przedłużająca się naprawa, która w konsekwencji oddziałuje na długość okresu najmu pojazdu zastępczego, wpływa na zakres normalnych granic odpowiedzialności za szkodę.

W piśmiennictwie jednoznacznie wskazuje się, że „anormalne jest następstwo, gdy doszło do niego z powodu zdarzenia niezwyklego, nienormalnego, niemieszczącego się w granicach doświadczenia życiowego, na skutek nadzwyczajnego zbiegu okoliczności, którego przeciętnie nie bierze się w rachubę”¹⁸.

¹⁷ Uchwała SN z dnia 15 lutego 2019 r., III CZP 84/18, LEX nr 2619857.

¹⁸ B. Fuchs, *Komentarz do art. 361*, [w:] M. Fras, M. Habdas (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 3: *Zobowiązania. Część ogólna* (art. 353–534), LEX/el.

Sąd Najwyższy we wskazanej powyżej sprawie podjął uchwałę z dnia 15 lutego 2019 r. o następującej treści: „Odpowiedzialność ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego obejmuje także celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione przez poszkodowanego na najem pojazdu zastępczego w okresie przedłużającej się naprawy, chyba że są one następstwem okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi poszkodowany lub osoba trzecia”¹⁹.

Oznacza to, że jeśli przedłużająca się naprawa nie jest wywołana z winy osoby poszkodowanej ani osoby trzeciej, np. warsztatu naprawczego, to wówczas zakres ten mieści się w normalnych granicach szkody. Jest to zatem uzasadniony koszt najmu pojazdu zastępczego, gdyż jest to normalne następstwo szkody, za które nie ponosi winy np. osoba poszkodowana. Niezasadne byłoby obciążanie osoby poszkodowanej kosztami najmu pojazdu zastępczego, którego czas został wydłużony, lecz nie nastąpiło to z jego winy.

Zgodnie z ugruntowanym stanowiskiem doktryny w zakresie art. 361 § 1 k.c. „w takiej sytuacji o adekwatnym związku przyczynowym będzie można mówić wtedy, gdy w ciągu zdarzeń jedno z nich jest warunkiem koniecznym (przyczyną) wystąpienia następnego, przy czym powiązania między poszczególnymi zdarzeniami mają charakter normalny, tzn. typowy, oczekiwany w zwykłej kolejności rzeczy, niebędący rezultatem wyjątkowego zbiegu okoliczności”²⁰. Nie sposób więc obciążyć tego rodzaju kosztami osobę poszkodowaną, gdyż przedłużająca się naprawa, która nie jest wywołana przez samą osobę poszkodowaną, bądź też osobę trzecią, nie może wpływać na zakres odpowiedzialności osoby poszkodowanej. Należy podkreślić, że w tym zakresie również istotne znaczenie ma związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem wywołującym szkodę a powstałą w związku z tym zdarzeniem szkodą²¹. Jest to niewątpliwie stanowisko, które zostało ugruntowane w literaturze oraz judykaturze.

¹⁹ Uchwała SN z dnia 15 lutego 2019 r., III CZP 84/18, LEX nr 2619857.

²⁰ B. Fuchs, op. cit.

²¹ Ibidem.

Reguły ukształtowane w art. 361 § 1 k.c. odnoszą się też do kwestii zasadności najmu pojazdu zastępczego. Okres ten w zależności od długości postępowania likwidacyjnego oraz czasu trwania naprawy pojazdu winien bowiem mieścić się w granicach odpowiedzialności określonych w art. 361 § 1 k.c. Dochodząc odszkodowania w związku z najmem pojazdu zastępczego, należy zatem brać pod uwagę zasadny okres postępowania likwidacyjnego, a także niezbędny czas naprawy uszkodzonego pojazdu.

3. Możliwość dochodzenia odszkodowania w świetle najnowszych projektów ustawodawczych

Odnosząc się do postulatów *de lege ferenda*, należy przede wszystkim uwzględnić najnowsze projekty ustawodawcze, w których zawarte są nowe rozwiązania legislacyjne w zakresie prawa ubezpieczeń.

Rozwiązaniem stanowiącym swego rodzaju *novum* w zakresie ustalenia możliwości dochodzenia odszkodowania jest senacki projekt ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego²². W projekcie znajduje się wiele istotnych regulacji w zakresie możliwości dochodzenia roszczeń odszkodowawczych.

Projekt ten określa prawa i obowiązki stron umowy o dochodzenie roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego oraz zasady prowadzenia akwizycji i reklamy usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Swym zakresem obejmuje więc kwestie związane z możliwością dochodzenia odszkodowania w związku z czynem niedozwolonym. Projekt zawiera ponadto wiele nowych regulacji związanych z pracą doradcy. Kolejnym zagadnieniem są kwestie dotyczące przelewu wierzytelności. Są to niewątpliwie rozwiązania, które stanowią przełom w prawie ubezpieczeń.

²² Senacki projekt ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego, RPU 2018 VIII, poz. 3136, *Legalis*/el., dalej: projekt.

W odniesieniu do przywołanego projektu w dniu 12 lipca 2018 r. stanowisko swe wyraziło Prezydium Krajowej Rady Radców Prawnych, w którym wskazano, że „u podstaw projektu ustawy leżała chęć zapobieżenia patologicznym zjawiskom, tj. niewspółmiernie wysokim wynagrodzeniom dla osób (nie będących radcami prawnymi i adwokatami) dochodzących odszkodowań w imieniu swoich klientów”²³. Wskazano również kwestie, które winny zostać zmienione, a także poddane konsultacjom. Z kolei w dniu 14 czerwca 2019 r. wpłynęło stanowisko rządu wobec projektu wskazujące na konieczność wprowadzenia zmian ustawodawczych, jednakże podkreślono, że niezbędne jest wcześniejsze dokonanie korekt w projekcie²⁴.

Należy zatem stwierdzić, że postulaty zmian w prawie ubezpieczeń są bardzo istotne i mają na celu uregulowanie ważnych kwestii związanych z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych.

Podsumowanie

Treść art. 361 § 1 k.c. w pełni kształtuje zakres odpowiedzialności za szkodę w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego, a jednocześnie jest wyznacznikiem przy ustalaniu wysokości należnego roszczenia odszkodowawczego.

Stanowisko Sądu Najwyższego z lat 2018 i 2019 w pełni odnosi się do kwestii rozliczenia kosztów z tytułu przywrócenia do stanu pierwotnego pojazdu, na którym wyrządzono szkodę. Sąd Najwyższy, odwołując się do art. 361 § 1 k.c., wskazał, że w przypadku zaistnienia szkody w pojeździe możliwe jest dochodzenie odszkodowania obejmującego koszty naprawy pojazdu w wysokości „hipotetycznej”, bez znaczenia pozostaje więc kwestia sprzedaży własności. Dodatkowo, co istotne,

²³ Stanowisko Prezydium Krajowej Rady Radców Prawnych w sprawie projektu ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z dnia 12 lipca 2018 r., *K.Rad.Prawn.* z 2018 r., poz. 17, *Legalis*/el.

²⁴ Stanowisko Rządu wobec senackiego projektu ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego z dnia 14 czerwca 2019 r. <<http://orka.sejm.gov.pl/Druki8ka.nsf/0/E2D4087116A2265EC125841D00329CD6/%24File/3136-s.pdf>> [dostęp: 29.02.2020].

SN przy okazji rozpoznawania sprawy opisanej powyżej zwrócił uwagę na kwestie prawa własności, które to nie powinno być ograniczane²⁵. Pomimo odmowy podjęcia uchwały Sąd Najwyższy w sposób istotny w swym uzasadnieniu ujął najważniejsze kwestie związane z możliwością dochodzenia tego rodzaju roszczeń.

Podobnie ujęte zostało zagadnienie korzystania przez osoby poszkodowane z możliwości najmu pojazdu zastępczego, a w szczególności uzasadniony okres korzystania z takiego pojazdu. W tym zakresie, odwołując się również do wskazanych powyżej reguł, SN w sposób precyzyjny odniósł się też do reguł zawartych w art. 361 § 1 k.c., podkreślając jednocześnie, że istotą jest to, z czyjej winy naprawa uległa przedłużeniu, aby w konsekwencji móc ustalić odpowiedzialnego za powstały zakres szkody. Jeśli zatem naprawa pojazdu wynika z działań poszkodowanego, to należy konkludować, że za ten czas roszczenie pozostanie bezzasadne, gdyż wykracza poza normalne granice określone w art. 361 § 1 k.c.

Ostatnia kwestia, która została poruszona w niniejszym opracowaniu, dotyczy postulatów *de lege ferenda*. Odnosi się przede wszystkim do najnowszego projektu ustawodawczego, w którym zawarto wiele istotnych regulacji dotyczących prawa ubezpieczeń²⁶.

Konkludując, należy podkreślić, że reguła zawarta w art. 361 § 1 k.c. stanowi filar w zakresie możliwości dochodzenia odszkodowania, określając normalny zakres granic, jest więc swego rodzaju wyznacznikiem w przypadku dochodzenia odszkodowania w związku z powstałą szkodą komunikacyjną.

²⁵ Postanowienie SN z dnia 11 kwietnia 2019 r., III CZP 102/18, LEX nr 2647167.

²⁶ Senacki projekt ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego, RPU 2018 VIII, poz. 3136, Legalis/el.

The possibility of recovering compensation arising in connection with road traffic damage in the light of the most recent jurisprudence of the Supreme Court

Summary

The issue of the possibility of claiming compensation still raises a number of questions, particularly in the area of claims for the repair of a damaged vehicle and a hire of a replacement means of transportation. The possibility of pursuing claims in connection with the repair of a damaged vehicle has been addressed in the recent Supreme Court judgements which clearly indicated the possibility for the injured parties to pursue claims in the amount of hypothetical costs and not only the costs actually incurred. The article presents the most recent jurisprudence of the Supreme Court, in particular the decision of the Supreme Court of 20 February 2019, III CZP 91/18, which defines the scope of normal limits of liability for damage in the case of claims for compensation in relation to damage caused to a vehicle.

Another issue raised in this paper is the possibility of claiming damages for the rental of a replacement vehicle in the light of the most recent Supreme Court judgements regulating the scope of the normal limits of liability for damage in terms of the duration of justified rental of a replacement vehicle. In this respect, the resolution of the Supreme Court of 15 February 2019, III CZP 84/18 was presented, which stated that in the case of prolonged repair the scope of liability also rests with the insurer in the case of pursuing claims under the rental of a replacement vehicle, unless the actions related to the prolonged repair are the result of action of the injured party or a third party.

Finally, this paper presents *de lege ferenda* proposals in the bill covering the possibility of claiming damages, which addresses a number of important regulations in the field of insurance law.