

Ponadnormatywne zużycie pojazdów – kiedy występuje i jakie może rodzić skutki

Na rynku bardzo popularne są usługi związane z odpłatnym udostępnianiem pojazdów pomiędzy przedsiębiorcami. Najczęściej strony zawierają umowę najmu, jednak co raz powszechniejsze są usługi kompleksowe, które polegają na udostępnieniu nie tylko pojazdów określonego rodzaju o ściśle sprecyzowanych parametrach technicznych (np. marka, rocznik, pojemność silnika, ładowność, wyposażenie czy też kolor), ale także obejmują jednocześnie świadczenie szeregu usług dotyczących samochodu. Innymi słowy, rynek reaguje na tego typu potrzeby poprzez stworzenie takiego stosunku prawnego, w ramach którego podmiot, mający zapotrzebowanie na określone pojazdy, zainteresowany jest nimi wraz z równoczesną obsługą tychże pojazdów. Obsługa ta sprowadza się do „zaopiekowania się” i utrzymania floty, którą zarządza przedsiębiorca korzystający z tych pojazdów, użytkowanych przez kierowców, których zapewnia we własnym zakresie. Na rynku bardzo popularne są usługi związane z odpłatnym udostępnianiem pojazdów pomiędzy przedsiębiorcami.

Oddanie wypożyczonego pojazdu w stanie niepogorszonym

Nie wchodząc w szczegółowe rozważania dotyczące charakteru prawnego tego typu umów nienazwanych o charakterze mieszanym kompleksowo zabezpieczających interesy podmiotu korzystającego z „zaopiekowanej” floty pojazdów, wskazać należy na istotny obowiązek dbania o stan pojazdów, aby niezależnie od rodzaju umowy łączącej strony, nie narazić się na zarzut ponadnormatywnego zużycia pojazdów.

Zakończenie umowy powoduje bowiem obowiązek zwrócenia pojazdu w stanie niepogorszonym, przy czym zwracający pojazd nie ponosi jednak odpowiedzialności za zużycie rzeczy będące następstwem prawidłowego używania. Oczywistym bowiem jest, że każda rzecz się zużywa w sposób naturalny, tym bardziej zużyciu takiemu będzie ulegał eksploatowany pojazd.

Szkoda może powstać przez nienależytą realizację zobowiązania

Warto jednak pamiętać, aby biorąc do używania samochód, użytkować go zgodnie z przeznaczeniem i dbać o jego stan w sposób należyty. W szczególności należy poddać refleksji zakres obowiązków jaki strony nałożyły na korzystającego z pojazdów. Poza bowiem obowiązkiem zapłaty wynagrodzenia za możliwość korzystania z pojazdu, ciąży na nim szereg obowiązków skorelowanych z obowiązkiem zwrotu pojazdu w stanie niepogorszonym. Gdy mamy do czynienia z opisanym powyżej, rozbudowanym stosunkiem prawnym, takich dodatkowych obowiązków jest dużo więcej, np. z obowiązkiem wydającego pojazd dotyczącym obsługi likwidacji szkód ściśle związany jest obowiązek korzystającego z pojazdu do sumiennego zgłaszania zdarzeń szkodowych i przedstawiania szczegółowej dokumentacji z nimi związanych. Brak realizacji zobowiązania bądź jego wykonanie w sposób nienależyty może prowadzić do powstania

szkody dla drugiej strony, a w przypadku braku zgłaszania nawet drobnych szkód parkingowych, potęgować może zużyciem pojazdu ponad naturalny poziom.

Określenie granicy ponadnormatywnego zużycia pojazdów

W jaki sposób określić, czy zwracany pojazd jest zużyty „właściwie” (naturalnie), a kiedy uznać, że poziom zużycia określić należy już jako ponadnormatywny? Kwestia ta nie jest taka oczywista, zwłaszcza gdy mamy do czynienia z tzw. drobnymi uszkodzeniami. Ustawodawca nie podaje też wiążącej definicji zużycia ponadnormatywnego. Z pomocą przychodzą coraz liczniejsze publikacje stworzone przez specjalistów z dziedziny identyfikacji i wycen pojazdów. W podręcznikach takich można znaleźć przykładowe opisy oraz fotografie usterek pojazdów i informacje na temat akceptowalnych oraz nieakceptowalnych (czyli nie mieszczących się w granicach tzw. normalnej eksploatacji) uszkodzeń samochodów. Co istotne, na rynku znaleźć już można opracowania przygotowane odrębnie: dla pojazdów osobowych i dla pojazdów dostawczych. Dla zobrazowania ocen zużycia pojazdów, warto posłużyć się konkretnymi przykładami.

Zużycie pojazdów dostawczych

Dla pojazdów dostawczych, w obrocie co raz powszechniej przyjmuje się, przykładowo, że naturalne są ubytki lakieru (np. spowodowane przez uderzenia kamieni), jeżeli średnica żadnego z nich nie przekracza 5 mm oraz nie doszło do naruszenia warstwy zabezpieczenia antykorozyjnego. Z kolei niedopuszczalne są ubytki lakieru (odpryski), których średnica przekracza 5 mm lub w ich obrębie doszło do naruszenia warstwy zabezpieczenia antykorozyjnego, a także ślady destrukcji lakieru, których nie można usunąć przez polerowanie, niezależnie od ich rozmiaru (np. ptasie odchody lub ślady po antenie CB).

Dopuszcza się również zarysowania zderzaków bez głębokich ubytków materiału (nawet jeżeli nie można ich usunąć przez polerowanie), których długość nie przekracza 250 mm a szerokość 100 mm, niedopuszczalne są natomiast zarysowania przekraczające wspomniane powyżej rozmiary, a także wszelkie pęknięcia zderzaków. Dla każdego z elementów pojazdu znaleźć można informacje, które przysłużą się zdiagnozowaniu zakresu zużycia konkretnego elementu pojazdu. Co oczywiste, strony na etapie poprzedzającym zawarcie umowy, mogą samodzielnie ustalić, jakie zmiany w pojazdach, po ich zwrocie, oceniać będą jako dopuszczalne, a które nie znajdą już akceptacji podmiotu udostępniającego flotę. Wszystkie te informacje i ustalenia pozwolą usystematyzować oraz skrócić cały proces związany ze zwrotem pojazdów, a także ułatwią ocenę ewentualnych roszczeń związanych z ich zużyciem.

Protokół zdawczo-odbiorczy

Aby zminimalizować kwestie sporne, warto już w chwili przekazania pojazdów korzystającemu sporządzić protokół zdawczo-odbiorczy, w którym strony opiszą stan pojazdu:

- podstawowe dane samochodu (rocznik, numer rejestracyjny, VIN, ładowność),
- przebieg,
- stan zbiornika paliwa,
- wyposażenie,
- stan zewnętrzny i wewnętrzny pojazdu,
- kwestie techniczne oraz wszelkie ewentualne zastrzeżenia.

Następnie w chwili zwrotu samochodu należy sprawdzić, czy zawiera on kompletne wyposażenie fabryczne i dodatkowe oraz powtórzyć wszystkie czynności weryfikujące stan pojazdu z chwili jego wydania, a następnie obserwacje te odnotować w protokole zwrotu. Aby nie było wątpliwości, każdy z protokołów powinien być opatrzony datą oraz podpisem przedstawicieli stron. Protokoły mają istotne znaczenie, bowiem w przypadku braku dowodu określającego stanu pojazdu, istnieje (wzruszalne) domniemanie, że rzecz wydana była w stanie dobrym i przydatnym do umówionego użytku. W takim przypadku, wszelkie odstępstwa od naturalnego zużycia pojazdu, obciążać będą podmiot, który użytkując dany samochód wyrządził szkodę swojemu kontrahentowi.

Dochodzenie roszczeń odszkodowawczych

Sygnalizując kwestie związane z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych, wskazać należy, że szkoda stanowi ich samodzielną i konieczną przesłankę. W orzecznictwie ugruntował się pogląd, że szkoda wyrażana jest za pomocą różnicy, jaka wynika z porównania stanu, który istniał i mógł się wytworzyć ze stanem, który powstał wskutek zdarzenia wywołującego zmiany w dotychczasowym stanie rzeczy (Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 29 września 2005 roku, II PK 24/05). Wobec czego, szkodą jest różnica między tym, czym poszkodowany dysponowałby w zakresie wartości, których szkoda dotyczy, gdyby nie było zdarzenia powodującego szkodę, a tym, czym dysponuje rzeczywiście na skutek tego zdarzenia.

Jak powszechnie się przyjmuje, uszczerbek w majątku w postaci straty może polegać na zmniejszeniu majątku, lecz także na powstaniu nowych lub zwiększeniu się istniejących zobowiązań (pasywów), zaś zmniejszenie aktywów następuje przez utratę, ubytek lub zniszczenie poszczególnych elementów majątkowych, które dotąd przysługiwały poszkodowanemu. Dla skuteczności dochodzenia roszczeń odszkodowawczych koniecznym jest wykazanie zaistnienia związku przyczynowo skutkowego, przy czym związek ten musi być adekwatny (normalne następstwo). Przeprowadzić należy zatem proces myślowy polegający na badaniu, czy wyeliminowanie określonego zdarzenia wyeliminowałoby szkodę (wyrok Sądu Najwyższego z 24 maja 2005 roku, V CK 654/04).

Podsumowanie

Przekładając te rozważania na grunt opisywanego stosunku prawnego, istotne znaczenie będzie miała okoliczność ewentualnego użytkowania pojazdów w sposób nieprawidłowy, który doprowadził do ponadnormatywnego zużycia. Gdyby bowiem nie doszło do takiego zdarzenia wówczas szkoda w ogóle by nie powstała. Dodatkowo wskazać należy, że podmiot występujący z roszczeniem odszkodowawczym ma prawo dokonać wyboru

formy naprawienia szkody. Nie ulega wątpliwości, że poszkodowani najczęściej wybierają opcję zapłaty. Aby jednak sąd uwzględnił roszczenie poszkodowanego, musi on udowodnić powstanie szkody, jej wysokość a także wspomniany adekwatny związek przyczynowo skutkowy. Niewątpliwie zatem rzetelne udokumentowanie stanu pojazdów z dnia ich wydania oraz zwrotu, mogą działać na korzyść zarówno użyczającego, jak i użytkującego dany pojazd. Natomiast pierwotne ustalenie akceptowanych zakresów zużycia może okazać się wystarczającym narzędziem dla uniknięcia ewentualnego procesu.

Autor: Monika Bożek, adwokat, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy