



Foteliki do przewozu dzieci a praktyki w likwidacji szkód



Jak wynika z opracowania Instytutu Transportu Samochodowego POBR z maja 2026 roku przygotowanego na podstawie danych o wypadkach Komendy Głównej Policji w 2025 r., dzieci w wieku:

- 0-6 lat brały udział w 285 wypadkach samochodowych – zginęło 10 z nich, a 297 zostało rannych.
- 7-14 lat uczestniczyły w 460 wypadkach samochodowych, zginęło 6, a 469 zostało rannych.

W sumie w wypadkach drogowych z udziałem dzieci, zginęło 42 dzieci w wieku 0-14 lat, a 1973 odniosło obrażenia, w tym poważne (źródło: https://obserwatoriumbrd.pl/wp-content/uploads/2026/06/Dzieci-w-wieku-0-14-lat-w-ruchu-drogowym_2016-2025.pdf)

Fundamentalną kwestią w zakresie bezpieczeństwa dzieci w trakcie jazdy samochodem jest ich przewożenie w bezpiecznych i pełni sprawnych fotelikach samochodowych. Pomimo oczywistości powyższego stwierdzenia, ubezpieczyciele często pomijają ten fakt i znacząco ograniczają wypłaty odszkodowań za uszkodzone foteliki samochodowe lub, co gorsza całkowicie odmawiają jego wypłaty. Problem wydaje się poważny, gdyż każda odmowa wypłaty odszkodowania lub jego zaniżenie może uniemożliwić rodzicom zakup nowych fotelików, co z kolei rodzić może ryzyko poważnych konsekwencji dla zdrowia i życia najmłodszych użytkowników dróg.

Rzecznik Finansowy z nieukrywaniem niepokojem dostrzega wzrost liczby wniosków, zawierających prośbę o pomoc w sporze z zakładami ubezpieczeń, odmawiających wypłaty bądź zaniżających wysokość odszkodowania za biorące udział w zdarzeniu drogowym foteliki samochodowe. W 2024 r. wpłynęło do Rzecznika Finansowego o 24,6% więcej wniosków o interwencje w sprawach, w których poruszano zagadnienie fotelików w porównaniu do 2023 r, natomiast w 2025 r. wpłynęło już o 37,03% więcej takich spraw w stosunku do 2024 r. W pierwszym półroczu 2026 r. wpłynęło już tyle wniosków co w całym 2025 roku.

Ubezpieczyciele często powołują się na brak widocznych uszkodzeń, niskoenergetyczne zderzenia lub stosują amortyzację ograniczając wysokość należnego odszkodowania. Spory z ubezpieczycielem przy likwidacji tego typu szkód dotyczą przede wszystkim kwestii dowodowych – faktyczny udział fotelika w zdarzeniu, zaleceń producenta, oceny uszkodzeń i rzeczywistej wysokości szkody.

W opinii Rzecznika, takie działania nie zasługują na aprobatę, co potwierdzają również sądy także w sprawach, do których Rzecznik, w ostatnim okresie wstąpił lub w których wytoczył powództwo na rzecz poszkodowanych.

Należy przypomnieć, że w przypadku poniesienia szkody w wyniku kolizji drogowej spowodowanej przez innego uczestnika ruchu drogowego, odpowiedzialność za uszkodzone mienie, w tym także za fotelik samochodowy, ponosi ubezpieczyciel sprawcy zdarzenia w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm. Zgodnie z [art. 822 § 1 k.c.](#), przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, wskazuje natomiast, że zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia.

Zakłady Ubezpieczeń kontra producenci fotelików

Niepokojącym zjawiskiem jest odmowa przyjęcia odpowiedzialności przez zakłady ubezpieczeń za uszkodzony w trakcie zdarzenia fotelik samochodowy, wbrew stanowisku ich producentów, którzy po każdym zdarzeniu drogowym – nawet na pozór niegroźnym dla fotelika, wskazują na potrzebę jego wymiany. Producenci zwracają przede wszystkim uwagę na fakt, że siły działające na fotelik podczas kolizji (nawet gdy w danym momencie nie znajdowało się w nim dziecko) mogą powodować niewidoczne mikrouszkodzenia i osłabienie materiału, które wpływają na bezpieczeństwo dziecka. Po każdym takim zdarzeniu fotelik powinien bezwzględnie zostać wyłączony z użytkowania.

Ubezpieczyciele, co do zasady pomijają te zalecenia, często podnosząc, że producenci fotelików kierują się chęcią zysku. Wydaje się jednak, że nikt bardziej niż sam producent nie posiada wiedzy odnośnie trwałości i fizycznych atrybutów wyprodukowanego przez siebie produktu. Rozumiejąc obawy ubezpieczycieli wydaje się, że jedynym wiarygodnym sposobem sprawdzenia czy fotelik dziecięcy jest nadal w stanie

zapewnić ochronę, dla której został zaprojektowany, byłoby przeprowadzenie testów laboratoryjnych popartych profesjonalnymi badaniami w tym zakresie. Ubezpieczyciele odmawiając przyjęcia odpowiedzialności za uszkodzone foteliki nie tylko nie przedstawiają ekspertyz, ale często w ogóle nie podejmują się nawet dokonania oględzin fotelików biorących udział w kolizji. Należy mieć także na uwadze, że udział fotelika w kolizji skutkuje utratą gwarancji producenta. Żaden producent nie daje gwarancji, że powypadkowy fotelik, w przypadku kolejnego zdarzenia spełni swoją kluczową ochronną funkcję.

Polskie przepisy również nie pozostawiają tu wątpliwości. Zgodnie bowiem z art. 39 ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym foteliki bezpieczeństwa dla dzieci oraz inne urządzenia przytrzymujące muszą być instalowane i używane zgodnie z zaleceniami producenta określającymi sposób ich bezpiecznego stosowania.

Podsumowaniem powyżej stawianych tez, niech będzie fragment z uzasadnienia Wyroku [Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi](#), VIII C 96/20 z 12 sierpnia 2020 w którym Sąd dalece dyskredytując podejście Ubezpieczyciela odmawiające wypłaty odszkodowania za uszkodzony fotelik dziecięcy skomentował, że „Można sobie z łatwością wyobrazić sytuację, w której ubezpieczyciel – w tym sam pozwany – rozpatrując kolejne zdarzenie szkodowe, w wyniku którego szkody doznałoby przewożone przez powódkę dziecko, z dużym prawdopodobieństwem, wręcz graniczącym z pewnością, podnosiłby zarzut braku wymiany fotelika po poprzedniej kolizji, jako przesłankę odmowy wypłacenia świadczenia, a przynajmniej przyczynienia się do szkody. Oczywiście mielibyśmy wówczas do czynienia z kuriozalną sytuacją, w której w jednym przypadku ubezpieczyciel nie znajduje podstaw do wymiany fotelika, w drugiej zaś zaniechanie takiej wymiany traktuje jako przesłankę do odmowy wypłaty świadczenia, niemniej jednak w świetle doświadczenia życiowego i praktyki procesowej, ów kuriozalna sytuacja nie jest wcale tak trudna do wyobrażenia.”

Amortyzacja nie powinna być stosowana przy wyliczaniu wartości uszkodzonych fotelików

W ocenie Rzecznika Finansowego stosowanie potrąceń amortyzacyjnych przez zakłady ubezpieczeń również nie ma uzasadnienia.

Stanowisko powyższe ma odzwierciedlenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego np. z dnia 20 października 1972 r. (sygn. akt II CR 425/72,), z dnia 5 listopada 1980 r. (sygn. akt III CRN 223/80), z dnia 25 kwietnia 2002 r. (sygn. akt I CKN 1466/99), z dnia 11 czerwca 2003 r. (sygn. akt V CKN 308/01), z dnia 24 lutego 2006 r. (sygn. akt III CZP 91/05), uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r. (III CZP 80/11).

W szczególności warto przytoczyć fragment uzasadnienia wspomnianej uchwały Sądu Najwyższego, który odnieść należy w drodze analogii do fotelików samochodowych: „...literalna wykładnia art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c. nie daje podstaw do obniżenia należnego poszkodowanemu odszkodowania o różnicę pomiędzy wartością części nowej a wartością części, która uległa uszkodzeniu, wyliczoną odrębnie dla każdej części. Za taką wykładnią przemawiają również argumenty celowościowe; przyjęcie, że odszkodowanie może być obniżone o różnicę pomiędzy wartością części nowej i części starej stanowiłoby wyraźny sygnał dla poszkodowanego, aby poszukiwał on nie części nowych, lecz części uzyskanych z tzw. odzysku. Zamontowanie takich części, na które nie ma z reguły gwarancji albo jest ona znacznie krótsza, mogłoby prowadzić do zmniejszenia bezpieczeństwa przy korzystaniu z pojazdu. Znalezienie na rynku części, której okres eksploatacji odpowiada okresowi, w jakim była eksploatowana stara część, która musi być wymieniona, jest też praktycznie niewykonalne, gdyż dostępne są tylko części nowe i części zregenerowane, których okres zużycia nie jest możliwy do ustalenia. Z jednej strony więc zakład ubezpieczeń dowolnie ustala, że poszkodowany może otrzymać odszkodowanie w wysokości wartości części już częściowo zużytej, jaką miałyby ona, gdyby ją sprzedawano na rynku, z drugiej zaś znalezienie części zamiennej za taką kwotę wcale nie gwarantuje, że będzie ona miała przynajmniej taki okres użycia, jaki miałyby część stara, która uległa zniszczeniu. Poza tym montowanie w pojeździe przywracanym do stanu poprzedniego części używanych niesie za sobą ryzyko obniżenia stopnia bezpieczeństwa posiadacza pojazdu i innych uczestników ruchu drogowego. Takie działania, chociaż na pozór prowadzą do zmniejszenia obciążeń zakładów ubezpieczeń, mogą w konsekwencji doprowadzić do kolejnych szkód i konieczności kolejnych wymian, co w konsekwencji zwiększy obciążenie ubezpieczycieli z tytułu wypłaty odszkodowań. Wymuszanie montowania podczas napraw powypadkowych pojazdów części nienowych stwarzałoby także podwyższone ryzyko wystąpienia szkód, które mogą wiązać się z daleko idącymi następstwami dla zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego...”.

Sądy w pełni podzielają argumentację Rzecznika Finansowego

W sprawach prowadzonych przez Rzecznika Finansowego, sądy przychylają się do jego argumentacji.

Jak wskazał przykładowo Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu w wyroku z dnia 20 lutego 2025 r. w sprawie wytoczonej przez Rzecznika Finansowego: „Jeżeli uszkodzenie rzeczy jest tego rodzaju, iż pozwala na przywrócenie jej do stanu poprzedniego, odpowiedzialny za szkodę ma obowiązek zwrócić poszkodowanemu wszystkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej. Do takich wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy (...). Tym samym dokonanie potrąceń amortyzacyjnych, odpowiadających zużyciu samochodu i jego części przed uszkodzeniem, Sąd Najwyższy uznał za nieuzasadnione. (...) Przytoczone stanowisko Sądu Najwyższego dotyczy wprawdzie szkody na pojeździe, jednak zawarte tam rozważania znajdują zastosowanie w niniejszej sprawie. Podkreślić należy, iż nie można obarczać poszkodowanego obowiązkiem poszukiwania części zamiennych o stopniu zużycia odpowiadającym okresowi eksploatacji części, które uległy uszkodzeniu (...). Ponadto poszkodowany ma prawo nabyć części samochodowe (tudzież niezbędne wyposażenie pojazdu w postaci fotelików dziecięcych), które pochodzą z pewnego źródła i w związku z tym mają gwarantowaną jakość, zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu po jego naprawie. Tym samym skoro poszkodowany przedstawił dowód zakupu nowych fotelików na kwotę (...) zł, strona pozwana zobowiązana była do zwrotu kosztów zakupu fotelików w pełnej wysokości”.

Trafnie także zauważył Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Krzyków we Wrocławiu w sprawie o sygn. akt II C 1411/23, do której Rzecznik wstąpił z urzędu, że „to utrata właściwości, które przedmioty takie jak foteliki czy kaski posiadają z uwagi na ich strukturę wewnętrzną są kluczowe do oceny możliwości ich dalszego użytkowania. Fotelik dziecięcy ma zapewniać bezpieczeństwo dzieciom podczas zdarzenia drogowego. I tak jak słusznie wskazał powód, skoro w instrukcji obsługi zostało wskazane, że co do zasady foteliki tracą swoje właściwości z uwagi na przyjęcie siły uszkadzającej jej wewnętrzną strukturę, to foteliki po kolizji należało uznać za uszkodzone a nawet zniszczone (nawet jeżeli nie mają one zewnętrznych, widocznych uszkodzeń). To bowiem głównie wewnętrzna budowa oraz użyte materiały fotelika gwarantują, że

dziecko z momentem uderzenia (wytworzenia dużej siły, która oddziałuje również na ciała pasażerów) nie przejmuje całej siły na swoje ciało w wyniku której może dojść do uszkodzeń tkanek. Wprowadzony obowiązek przewożenia dzieci w fotelikach ma na celu uniknięcie przechodzenia sił wytworzonych podczas zderzenia na najmłodszych pasażerów, co mają zagwarantować pochłaniające energię struktury i użyte materiały. Po pochłonięciu dużej siły przez fotelik, nie dojdzie do uszkodzenia tkanek ciała dziecka, ale fotelik może utracić możliwości dokonania tego ponownie, co może nie dać zewnętrznych objawów w postaci widocznych uszkodzeń.”.

Kluczowe zapewnienie bezpieczeństwa dziecka

W opinii Rzecznika Finansowego, foteliki które brały udział w kolizji, nie spełniają następnie norm bezpieczeństwa, a te – w przypadku fotelików samochodowych, winny być stawiane szczególnie wysoko z uwagi na funkcję ochronną dzieci, które w znacznie wyższym stopniu narażone są na uszkodzenia ciała w trakcie kolizji, niż osoby dorosłe. Jeśli istnieje nawet najmniejsze zagrożenie i wątpliwość w zakresie bezpieczeństwa, fotelik należy wymienić na nowy, chroniąc dziecko przed ewentualnymi i przyszłymi negatywnymi konsekwencjami jego dalszego użytkowania.

Co więcej, kluczowe dla sprawy powinno być stanowisko testerów czy też producentów fotelików. Wskazują oni, że z uwagi na konstrukcję fotelików oraz rodzaj zastosowanych materiałów, ryzyko istnienia uszkodzeń wewnętrznych – niewidocznych w czasie przeglądu, niemożliwe jest wręcz dokonanie prawidłowej, wiarygodnej i co ważniejsze stanowczej oceny technicznej. Tym samym, każdy fotelik, biorący udział w zdarzeniu drogowym, winien zostać bezwzględnie wyłączony z użytkowania. Dalsze użytkowanie fotelika biorącego udział w zdarzeniu drogowym lub zakup używanego fotelika nie gwarantuje bezpieczeństwa dziecka. Odszkodowanie za biorący udział w zdarzeniu drogowym fotelik samochodowy, bezwzględnie powinno umożliwić poszkodowanemu zakup nowego fotelika lub co najmniej pokryć koszt jaki poniósł zakupując fotelik, który uległ uszkodzeniu w wyniku zdarzenia drogowego (w przypadku, gdy poszkodowany nie przedstawia dokumentów na zakup nowego fotelika).

Podsumowując powyższe, niezrozumiałe są wciąż pojawiające się odmowy wypłaty pełnego należnego poszkodowanemu odszkodowania za biorące udział w kolizji foteliki samochodowe. Należałoby zatem zadać pytanie (które tak na prawdę powinno być

pytaniem jedynie retorycznym) czy przy likwidacji szkody przez ubezpieczycieli, priorytet powinien stanowić wynik finansowy zakładu ubezpieczeń czy prewencja i dbałość o bezpieczeństwo w tym przypadku życie i zdrowie najmłodszych użytkowników dróg.

Na marginesie można dodać, co stanowi materię do kolejnej dyskusji, iż analogiczne spostrzeżenia można również formułować w odniesieniu do kasków oraz specjalistycznej odzieży ochronnej używanej przez użytkowników coraz popularniejszych na naszych drogach jednośladów, gdzie ich udział w zdarzeniu drogowym bezpośrednio wpływa na możliwość i bezpieczeństwo ich dalszego użytkowania.