



**Rzecznik
Finansowy**

www.rf.gov.pl

RF dla Poszkodowanych

Szkoda całkowita a szkoda częściowa w pojeździe


przy likwidacji szkód z obowiązkowego
ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej
posiadaczy pojazdów mechanicznych

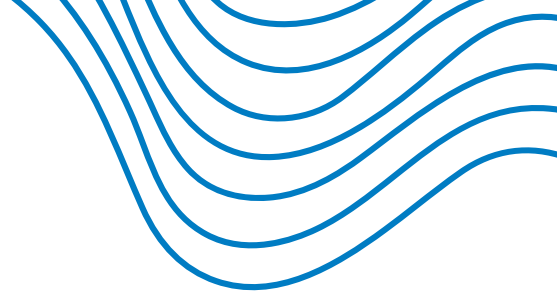
Czerwiec 2022



Wstęp

Problemy związane z obowiązkowymi ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm) mają znaczący udział w strukturze zapytań mailowych, telefonicznych i wniosków trafiających do Wydziału Klienta Rynku Ubezpieczeniowo – Emerytalnego w Biurze Rzecznika Finansowego. Dla przykładu, w 2021 r. aż 45 % wszystkich porad telefonicznych udzielanych przez ekspertów specjalizujących się w ubezpieczeniach, dotyczyło właśnie kwestii związanych z likwidacją szkód komunikacyjnych z OC ppm. Niemal 4,7 tys. osób zadzwoniło na infolinię ubezpieczeniową prowadzoną przez Rzecznika Finansowego w takich właśnie sprawach. W trakcie rozmów skarżono się na niesatysfakcjonujący sposób likwidacji szkód oraz niezasadne odmowy wypłaty odszkodowań czy też zaniżanie ich wysokości. Telefonujący wskazywali, iż czują się pokrzywdzeni stanowiskiem zajęтым w ich sprawie przez ubezpieczyciela i oczekują porady odnośnie do dalszych kroków prawnych. W trakcie rozmów zwracano się w szczególności z prośbą o przedstawienie stanowiska Rzecznika w zakresie zgodności działania ubezpieczycieli z obowiązującymi przepisami prawa oraz orzecznictwem. Dzięki udzielonym przez ekspertów pracujących w Biurze Rzecznika Finansowego poradom, część osób – wyposażona w solidną argumentację – zdecydowała się na złożenie reklamacji, które niejednokrotnie przynosiły satysfakcjonujące rozwiązanie sporu. W tym samym okresie do Biura Rzecznika Finansowego ponad 2,5 tys. osób złożyło oficjalny wniosek o przeprowadzenie postępowania interwencyjnego. Jest to przeszło 27% wszystkich wniosków wpływających do Wydziału Klienta Rynku Ubezpieczeniowo-Emerytalnego Biura Rzecznika Finansowego. Żaden inny rodzaj ubezpieczeń nie skutkuje takim odsetkiem skarg.





Mając na uwadze liczbę problemów zgłaszanych do Rzecznika Finansowego dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczenia OC ppm oraz docierające do Rzecznika niepokojące sygnały, że gros poszkodowanych – szczególnie przy mniejszych szkodach – rezygnuje z dochodzenia swoich praw, przygotowane zostały opracowania, w których szczegółowo omówione zostały najczęściej występujące problemy w omawianej tematyce. W opracowaniach tych znajdują Państwo m. in. informacje o najczęściej pojawiających się problemach w związku z likwidacją szkód z umowy ubezpieczenia OC ppm, a także o podstawowych uprawnieniach poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Opracowania przygotowane przez nasze biuro zawierają również porady dotyczące czynności, jakie należy podjąć w sytuacji, gdy działanie ubezpieczyciela budzi zastrzeżenia. Opracowania zostały zamieszczone na stronie Rzecznika Finansowego w formie podcastów, przeprowadzonych webinarium czy też dokumentów tekstowych zawierających szczegółowe analizy poruszające się po tematyce ubezpieczeń OC ppm. Liczę, że przygotowane przez ekspertów Biura Rzecznika Finansowego opracowania zachęcą klientów do dochodzenia swoich praw, co z kolei powinno stanowić dla zakładów ubezpieczeń asumpt do zmiany obowiązujących procedur. Rzecznik Finansowy zachęca wszystkich poszkodowanych, aby korzystali z dostępnego wsparcia, które nie ogranicza się wyłącznie do poradnictwa telefonicznego, e-mailowego, interwencyjnego czy postępowania polubownego, ale dotyczy również udzielania pomocy na etapie postępowania sądowego.



dr Bohdan Pretkiel
Rzecznik Finansowy



Po zgłoszeniu zdarzenia z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy kolizji drogowej (tj. z OC ppm) poszkodowany właściciel pojazdu często po raz pierwszy ma okazję zaznajomić się z procesem likwidacji szkody, w tym również z kryteriami decydującymi o zakwalifikowaniu danej szkody jako częściowej lub całkowitej. Z doświadczeń Rzecznika Finansowego, do którego wpływają skargi osób poszkodowanych, wynika, że zakłady ubezpieczeń wielokrotnie nieprawidłowo dokonują kwalifikacji szkód jako całkowitych i częściowych, co w rezultacie prowadzi do zaniżania wysokości odszkodowania.

Warto zatem przybliżyć obraz tego, jak powinno przebiegać prawidłowo poprowadzone postępowanie likwidacyjne oraz na jakie elementy wyliczeń zakładu ubezpieczeń należy zwrócić uwagę.

Na początku wypada stwierdzić, że powszechnie obowiązujące prawo nie definiuje pojęć „szkoda całkowita” i „szkoda częściowa”. Terminy te wykształciły się w praktyce likwidacji szkód z tytułu ubezpieczenia OC ppm, a następnie zostały przyjęte przez orzecznictwo. Najprościej rzecz ujmując, **szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości pojazdu sprzed szkody. Natomiast szkoda całkowita występuje wówczas, gdy**

pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że absolutnie nie nadaje się do naprawy (przykładowo w wyniku pożaru) tzn., **gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu sprzed szkody**. W tym miejscu zaznaczyć należy, że powyższa formuła odnosi się do odszkodowań wypłacanych z ubezpieczenia OC ppm - w polisach autocasco (mając na uwadze dobrowolny charakter tych umów i możliwość ich swobodnego kształtowania) wysokość kosztów naprawy, przy której mamy do czynienia ze szkodą całkowitą może być niższa - najczęściej (co jest niemal regułą) taką granicą jest przekroczenie 70 procent wartości samochodu.

W zakresie likwidacji szkody z ubezpieczenia OC ppm, orzecznictwo sądów w kwestii przesłanek koniecznych do uznania szkody za całkowitą jest jednolite i nie powinno rodzić jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych. **Za nadmierne należy uznawać te koszty naprawy, które przekraczają 100% wartości rynkowej pojazdu sprzed powstania szkody**. Można wskazać przynajmniej kilka orzeczeń Sądu Najwyższego, które potwierdzają powyższe stanowisko - wyrok z dnia 1 września 1970 r., sygn. akt II CR 371/70; wyrok z dnia 13 grudnia 1988 r., sygn. akt I CR 280/88; wyrok z dnia 29 stycznia 2002 r., sygn. akt V CKN 682/00, postanowienie z dnia 12 stycznia 2006 r., sygn. akt III CZP 76/05. Podstawą prawną kompensacji szkody całkowitej jest art. 363 § 1 k.c.

¹ Problematykę odpowiedzialności odszkodowawczej ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC ppm reguluje ustawa z dn. 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tj. Dz. U. z 2022 r., poz. 621) oraz ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 1740).

Przepis ten stanowi, iż zasadniczo naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Wyjątkiem od tej reguły jest sytuacja, w której przywrócenie do stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty - wówczas roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Jak wskazują sądy, w obowiązkowym ubezpieczeniu OC ppm ma zastosowanie zasada pełnego odszkodowania wyrażona w art. 361 § 2 k.c., a ubezpieczyciel z tytułu odpowiedzialności gwarancyjnej wypłaca poszkodowanemu świadczenie pieniężne w granicach odpowiedzialności sprawczej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego (art. 822 § 1 k.c.). Suma pieniężna wypłacona przez zakład ubezpieczeń nie może być jednak wyższa od poniesionej szkody (art. 8241 § 1 k.c.) i przede wszystkim na tym tle zachodzi potrzeba oceny czy koszt restytucji (czyli przywrócenia do stanu poprzedniego) jest dla zobowiązanego nadmierny (wskazany wyżej art. 363 § 1 zdanie drugie k.c.). Dlatego **przyjmuje się, że nieopłacalność naprawy, będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku¹.**

W sytuacji, gdy mamy do czynienia ze szkodą częściową, wartość odszkodowania odpowiada zasadniczo wysokości kosztów naprawy pojazdu. Natomiast gdy zaistniały przesłanki do określenia szkody jako całkowitej, wówczas odszkodowanie wypłacane w ramach ubezpieczenia OC ppm ustalane jest tzw. metodą dyferencyjną (różnicową). Polega ona na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie sprzed uszkodzenia o wartość pozostałości powypadkowych (wraku pojazdu). **W przypadku szkody całkowitej o przywróceniu pojazdu do stanu poprzedniego mówimy wówczas, gdy suma wypłaconego odszkodowania oraz wartość wraku lub cena uzyskana z jego sprzedaży jest równa wartości rynkowej pojazdu sprzed szkody.** Wówczas zostaje przywrócony stan praw majątkowych poszkodowanego zakłócony zdarzeniem, na skutek którego doszło do wyrządzenia szkody.

Dokonując kwalifikacji szkody w toku postępowania likwidacyjnego zakład ubezpieczeń dokonuje wyliczenia wartości pojazdu przed szkodą, kosztów naprawy pojazdu oraz wartości pojazdu po szkodzie. Zatem poszkodowany powinien w pierwszej kolejności zapoznać się z dokumentami zawartymi w aktach postępowania likwidacyjnego i ocenić czy powyższe wartości zostały obliczone zgodnie ze sztuką oraz okolicznościami sprawy.

¹ Powyższa kwalifikacja szkody jako całkowitej lub częściowej w ramach postępowań likwidacyjnych prowadzonych w związku z zawartą umową komunikacyjnego ubezpieczenia OC, została również potwierdzona w słowniku pojęć, zawartym w opracowanym przez Komisję Nadzoru Finansowego dokumencie „Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych” z dnia 16.12.2014 r. (dalej jako Wytyczne KNF)

01

Wycena wartości rynkowej pojazdu przed szkodą

W odniesieniu do wyceny wartości rynkowej pojazdu przed szkodą należy wskazać, że **brak jest norm prawnych czy też wytycznych, które regulowałyby albo wskazywałyby, w jaki sposób należy dokonać wyceny wartości rynkowej pojazdu przed szkodą**. Niemniej, **w praktyce przy wycenie wartości pojazdów najczęściej korzysta się z profesjonalnych programów komputerowych**, takich jak: Eurotax oraz InfoEkspert. Programy te zawierają aktualizowane w każdym miesiącu informacje z polskiego rynku motoryzacyjnego takie jak: ceny pojazdów nowych, dla każdego modelu i wszystkich lat, średnie wartości rynkowe używanych pojazdów przyporządkowane założonym normatywnym przebiegom i okresom użytkowania, informacje o wyposażeniu poszczególnych modeli samochodów w kolejnych latach ich sprzedaży w Polsce itp.

Niezależnie od tego, czy ubezpieczyciel korzysta z pomocy wymienionych programów istotne jest, aby dokonując wyceny wartości pojazdu, zakład ubezpieczeń w sposób prawidłowy ustalił jego wartość rynkową w dniu szkody. Jak bowiem wskazał Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 października 2001 r. (sygn. akt III CZP

57/01, OSNC 2002, nr 5, poz. 57.), w warunkach gospodarki rynkowej każda rzecz mająca wartość majątkową może być w każdym czasie przeznaczona na sprzedaż. Zbycie rzeczy jest takim samym uprawnieniem właściciela jak korzystanie z niej wobec czego traci znaczenie odróżnienie wartości użytkowej rzeczy od jej wartości handlowej. Miernikiem wartości majątkowej rzeczy jest pieniądz, a jej weryfikatorem rynek. Rzecz zawsze ma taką wartość majątkową, jaką może osiągnąć na rynku.

Z doświadczenia Rzecznika Finansowego wynika, że do najczęściej pojawiających się nieprawidłowości w ramach sporządzanych przez ubezpieczycieli wycen wartości rynkowej pojazdów można zaliczyć działania takie jak:

- przyjmowanie błędnych wersji modelu pojazdu;
- nieuwzględniania w wycenach wyposażenia dodatkowego, dobrego stanu technicznego pojazdu oraz modyfikacji technicznych zwiększających wartość pojazdu (np. założonych czujników parkowania);
- stosowanie niezasadnych lub niejasnych korekt zmniejszających wartość rynkową tego pojazdu;

- nieuwzględnianie rynkowych cen w ofertach sprzedaży pojazdów oraz wycen sporządzonych przez niezależnych rzeczoznawców samochodowych.

Podkreślić należy, że **wycena przeprowadzona przez ubezpieczyciela nie ogranicza prawa poszkodowanego do jej zakwestionowania**, jednakże aby to skutecznie zrobić, należy przedstawić dowody potwierdzające zasadność zastrzeżeń wobec wyceny ubezpieczyciela, bądź też dowody potwierdzające, iż wartość rynkowa pojazdu przed szkodą była w rzeczywistości większa, niż określił to w postępowaniu

likwidacyjnym zakład ubezpieczeń (np.: wskazanie na błędy zamieszczone przez likwidatora w wycenie; wskazanie na ceny analogicznych pojazdów zawartych w dostępnych ofertach sprzedaży; przedstawienie opinii niezależnego rzeczoznawcy samochodowego itp.). Przy czym katalog środków dowodowych jest katalogiem otwartym i to od poszkodowanego zależy, jakie dowody przedstawi celem dowiedzenia, że faktycznie wartość rynkowa pojazdu przed powstaniem szkody była wyższa niż oszacował to zakład ubezpieczeń. Takim dowodem może być wycena sporządzona przez niezależnego rzeczoznawcę samochodowego.

02

Wycena kosztów naprawy pojazdu

Na początek wskazać należy, że w kosztorysie naprawy powinny znaleźć się informacje takie jak: marka i model pojazdu, typ pojazdu, numer rejestracyjny, numer nadwozia, data pierwszej rejestracji (pierwszego dopuszczenia do ruchu), rok produkcji oraz przebieg uszkodzonego pojazdu, liczba oraz rodzaj operacji koniecznych do dokonania naprawy (wymiana/naprawa części, lakierowanie elementów), części podlegające wymianie oraz naprawie, jakość części (O, Q, P), które uwzględniono przy kalkulacji, ich producenta i dostawcę, liczbę oraz rodzaj roboczogodzin koniecznych do przeprowadzenia naprawy pojazdu oraz ceny części i stawek roboczogodzin.

Do Rzecznika Finansowego wpływają skargi, w których poszkodowani zarzucają zakładom ubezpieczeń celowe zawyżanie kosztów naprawy, celem rozliczenia określonej szkody jako tzw. szkody całkowitej, czyli kreowanie stanu faktycznego, w którym koszty naprawy pojazdu są wyższe od jego wartości z dnia szkody. Poszkodowani w przedmiotowych skargach wskazują m.in., że zakłady ubezpieczeń w kalkulacji kosztów naprawy mającej odpowiedzieć na pytanie czy zachodzi przypadek szkody całkowitej przyjmują ceny nowych części oryginalnych, choć możliwa byłaby naprawa przy zastosowaniu części alternatywnych o porównywalnej jakości, zaś stawki za roboczogodzinę uwzględ-

niane są według najwyższych stawek obowiązujących w autoryzowanych stacjach obsługi. Zdaniem Rzecznika ustalanie kosztów naprawy kilkunastoletnich pojazdów według maksymalnych stawek w odróżnieniu od powszechnie przyjętych przez ubezpieczycieli odmiennych reguł wyliczania kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu przy wypłacie odszkodowania za szkody częściowe jest nieuzasadnione i może mieć na celu wyłącznie zakwalifikowanie danej szkody jako całkowitej i w konsekwencji wypłatę odszkodowania w wysokości niższej, niż wynikałoby to z kalkulacji kosztów naprawy uwzględniającej tzw. urealnienie cen części. Z drugiej strony poziom skomplikowania współczesnych modeli, w szczególności tych z segmentu premium i idąca za tym wysoka cena części zamiennych, również umożliwia ubezpieczycielom takie kształtowanie kosztorysu, które doprowadzi do uzyskania szkody całkowitej. Natomiast w przypadku stwierdzenia szkody częściowej, ubezpieczyciele często zaniżają koszty naprawy m.in. poprzez: amortyzację części/stopień zużycia uszkodzonych części pojazdu, zniżanie kosztów oraz ilości roboczogodzin potrzebnych do wykonania naprawy, stosowanie do wyceny tanich lub o niedostosowanej do stanu pojazdu jakości zamienników, skłanianie się ku naprawie danej części, pomimo iż stosowna jest jej wymiana.

W ocenie Rzecznika, ustalając wysokość odszkodowania, należy kierować się obiektywnymi kryteriami wyboru rodzaju części zamiennych oraz wnioskami płynącymi z orzecznictwa Sądu Najwyższego (m.in.: uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12.04.2012 r., III CZP 80/11, OSNC 2012, nr 10, poz. 112.). Powinny być stosowane zatem jednolite, zgodne z orzec-

nictwem Sądu Najwyższego zasady wyceny kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, niezależnie od tego, czy określona szkoda zostanie zakwalifikowana jako częściowa, czy całkowita. W tym miejscu warto zwrócić uwagę, że wiele wskazuje co do tego, w jaki sposób powinien być kształtowany kosztorys naprawczy jest zawarte w *Wytycznych dotyczących likwidacji szkód komunikacyjnych* Komisji Nadzoru Finansowego, w szczególności wytyczne o numerach 15 – 18 wraz z kolejnymi podpunktami.

Niemniej jednak, jeżeli w ocenie poszkodowanego nieprawidłowości występują w zakresie wyceny kosztów naprawy pojazdu, to należałoby przedstawić dowody potwierdzające zasadność zastrzeżeń wobec wyceny ubezpieczyciela bądź też dowody potwierdzające, że koszty naprawy są odpowiednio niższe lub wyższe niż ustalił to ubezpieczyciel. Takim dowodem może być kosztorys sporządzony przez rzeczoznawcę z zakresu techniki samochodowej lub specjalistyczny warsztat naprawczy. Nawet jeżeli szkoda została zakwalifikowana jako całkowita, to poszkodowany może przedstawić ubezpieczycielowi przed podjęciem naprawy kosztorys, na podstawie którego będzie wykonana usługa naprawy przez wybrany zakład naprawczy. Ubezpieczyciel sprawcy szkody może przyjąć nowy kosztorys naprawy i (o ile nie przekracza on wartości pojazdu sprzed szkody) zaakceptować niższy koszt naprawy, jednocześnie uznając nową kwalifikację szkody jako częściową. Jednakże w ocenie Rzecznika należy mieć na uwadze, że nowa kalkulacja kosztów naprawy powinna obejmować wszystkie uszkodzenia, być sporządzona w oparciu o zalecenia producenta pojazdu oraz umożliwiać pełne przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Nie zmieni kwa-

lifikacji szkody naprawa wykonana niezgodnie z obowiązującą technologią (przykładowo z wykorzystaniem używanych części zamiennych). W tym miejscu wskazać należy, że przepisy prawa nie nakazują poszkodowanym uprzedniego przedkładania kosztorysów do akceptacji ubezpieczyciela. Należy jednak liczyć się z tym, że na etapie przedsądowym ubezpieczyciel nie uzna zgłoszonych roszczeń, wskazując, że nie miał możliwości zweryfikowania rzetelności sporządzonej naprawy, w tym – dla przykładu – jakie części zostały zastosowane do jej przeprowadzenia. Tym samym powstały spór będzie mógł być rozstrzygnięty wyłącznie na drodze postępowania sądowego.

Warto przy tym wskazać, że przedstawienie kosztorysu sporządzonego przez rzeczoznawcę z zakresu techniki samochodowej lub specjalistyczny warsztat naprawczy niekoniecznie musi być poparte w dalszej kolejności dokonaniem takiej naprawy. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16 maja 2002 roku (sygn. akt V CKN 1273/00, niepublikowany) wskazał co następuje: „Roszczenie o świadczenie należne od zakładu ubezpieczeń w ramach

ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została dokonana. Jeśli zatem naprawa samochodu i rzeczywiste poniesienie kosztów z tego tytułu nie jest warunkiem koniecznym dla dochodzenia odszkodowania, to nie sposób podzielić poglądu, iż koszty naprawy określone przez specjalistyczny warsztat nie mogą być miernikiem dla ustalenia odszkodowania należnego powodowi, gdyż ten nie dokonał naprawy samochodu.” (podobnie np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 roku, sygn. akt IV CKN 635/00 niepublikowany). Dla powstania roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu nie mają znaczenia żadne późniejsze zdarzenia, między innymi w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego pojazdu. **Okoliczność, że poszkodowany nie czekając na wypłatę odszkodowania sprzedaje uszkodzony samochód, nie pozbawia go prawa do odszkodowania w wysokości odpowiadającej hipotetycznym kosztom naprawy, skoro rzeczywista naprawa nie stanowi warunku dla dochodzenia odszkodowania.**

03

Wycena wartości rynkowej pojazdu po szkodzie

Analogicznie jak w przypadku wyceny wartości rynkowej pojazdu przed powstaniem szkody, wartość pozostałości (wraku) pojazdu powinna odpowiadać jego wartości rynkowej, jeśli rzeczywiście wrak posiada określoną wartość majątkową. Zakład ubezpieczeń, określając wysokość odszkodowania jest zatem zobowiązany ustalić wartość rynkową pojazdu zarówno przed powstaniem szkody, jak i po niej. W praktyce stosowane są dwa sposoby ustalenia wartości rynkowej pozostałości: na podstawie wyceny sporządzanej w programie komputerowym oraz poprzez umieszczenie oferty sprzedaży wraku na platformie internetowej („aukcji”).

Zgodnie z pierwszym sposobem wartość rynkowa wraku pojazdu ustalana jest przez ubezpieczyciela samodzielnie na podstawie symulacji w programach eksperckich, poprzez wybór jednej z trzech metod wyliczenia wartości pojazdu w stanie uszkodzonym (kosztu naprawy, odzysku części lub stopnia uszkodzenia). W praktyce jednak pojawiają się problemy związane ze zbywaniem pozostałości pojazdu po cenie, która została zaproponowana przez ubezpieczyciela na podstawie wyceny sporządzanej w programie komputerowym. Ponownie należy

podkreślić, że ustalenia dokonane przez zakład ubezpieczeń w toku likwidacji szkody nie mają ostatecznego charakteru. Osoby poszkodowane posiadają skuteczne możliwości prawne zakwestionowania ustaleń poczynionych przez ubezpieczyciela. Jeżeli ubezpieczyciel dokonał analizy wartości pojazdu po szkodzie przy pomocy programów komputerowych to poszkodowany może wystąpić do ubezpieczyciela o pomoc w zbyciu wraku, a następnie przy odpowiedzi negatywnej dokonać próby sprzedaży wraku po cenie ustalonej przez ubezpieczyciela. W tym miejscu wskazać należy, że stosownie do treści art. 4 ust. 8 pkt 3 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej² czynnościami ubezpieczeniowymi są również: przejmowanie i zbywanie przedmiotów lub praw nabytych przez zakład ubezpieczeń w związku z wykonywaniem umowy ubezpieczenia lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej. W związku z powyższym, przepis uprawnia zakład ubezpieczeń do zbycia uszkodzonego pojazdu mechanicznego, jednakże nie nakłada na niego tego obowiązku. Dlatego też, w świetle powyższego przepisu, poszkodowany może zwrócić się do zakładu ubezpieczeń o współdziałanie w zakresie sprzedaży

² (tj. Dz. U. z 2002 r. poz. 655)

wraku. Zakład ubezpieczeń może złożyć ofertę o przejęciu przedmiotu, jednakże nie ma takiego obowiązku. W przypadku odmowy poszkodowany powinien wystawić uszkodzony pojazd np. w prasie pośredniczącej w sprzedaży pojazdów mechanicznych. Można również umieścić pojazd na aukcji internetowej na zwyczajowo przyjęty czas (np. 10 dni) po cenie ustalonej przez ubezpieczyciela. Jeżeli poszkodowany nie dokonałby zbycia po tak ustalonej cenie, bądź zakład ubezpieczeń nie znajdzie nabywcy, a poszkodowany znalazłby jednak nabywcę uszkodzonego pojazdu, lecz nie uzyskałby ceny oferowanej i zaakceptowanej przez ubezpieczyciela, ma on prawo przedłożenia umowy sprzedaży i żądania pokrycia różnicy między szacunkową wyceną uszkodzonego pojazdu a wartością uzyskaną w wyniku sprzedaży. Oczywiście takie roszczenie będzie zasadne w sytuacji, gdy zgodnie z art. 6 k.c. poszkodowany przedstawi dowody, iż nie doszło do zbycia pozostałości pojazdu po cenie zaakceptowanej przez ubezpieczyciela. Takimi dowodami mogą być np. ogłoszenie w prasie lub portalu internetowym, na które sprzedający nie otrzymał żadnej oferty kupna lub otrzymał, ale po cenie niższej niż ustalonej przez ubezpieczyciela. Wówczas można też domagać się zwrotu kosztów zamieszczonych ogłoszeń.

Drugi sposób ustalenia wartości rynkowej pozostałości stosowany przez ubezpieczycieli polega na określeniu wartości rynkowej pozostałości pojazdu poprzez zamieszczenie oferty sprzedaży wraku pojazdu na portalu aukcyjnym. Przy czym oferta ta jest zanonimizowana, gdzie nie są ujawniane wrażliwe dane osobowe właściciela pojazdu (poszkodowanego), jak również dane pozwalające na identyfikację uszko-

dzonego pojazdu (nr rejestracyjny). Przebieg składania ofert i procedury odbioru pojazdu są zarządzane i monitorowane przez firmę administrującą platformą aukcyjną. Oferta stanowi gwarancję zakupu pojazdu w stanie i komplekacji niezmienionej od dnia oględzin po określonej cenie, bez konieczności ponoszenia jakichkolwiek kosztów dodatkowych z tytułu holowania, postoju itp.. Jak się wydaje wycena wartości uszkodzonego pojazdu otrzymana w wyniku aukcji jest najbardziej obiektywną (rynkową) metodą wyceny, ponadto pozwala na uniknięcie sytuacji, w której poszkodowany nie jest w stanie sprzedać pojazdu uszkodzonego za kwotę wskazaną w wycenie sporządzonej przez ubezpieczyciela. Jednocześnie poszkodowany sam decyduje czy chce zbyć pojazd. Wówczas we wskazanym terminie może, aczkolwiek nie ma takiego obowiązku, skontaktować się z podanym oferentem. Jednakże i ta metoda posiada swoje wady. Może się okazać, że wynik przeprowadzonej aukcji nie odzwierciedla w ocenie poszkodowanego rzeczywistej wartości wraku. W ostatnich latach w doktrynie³ opisywane są słabości takiego rozwiązania. Przede wszystkim wskazuje się m.in. na fakt, iż propozycje składane w toku licytacji aukcyjnej nie są wiążące i nie stanowią ofert w świetle przepisów kodeksu cywilnego – zatem może okazać się, że końcowa kwota będzie niższa niż ta wylicytowana. Inną istotną negatywną cechą ustalania wartości rynkowej samochodu w stanie uszkodzonym poprzez licytację internetową jest okoliczność, iż może w niej uczestniczyć tylko wąskie grono podmiotów zarejestrowanych na specjalnej platformie aukcyjnej. Zazwyczaj są to warsztaty naprawcze mające umowy z ubezpieczycielami. Jednocześnie jako wadę takiego rozwiązania wskazuje się jego wątpliwą rzetelność – opie-

³ A. Wilk, Wycena wysokości szkody całkowitej pojazdu mechanicznego z wykorzystaniem aukcji Internetowej, Wiadomości Ubezpieczeniowe, Rocznik 2020, Numer nr 3

ranie się oferentów tylko na podstawie opisów uszkodzeń i zdjęć pojazdu dostarczanych przez ubezpieczycieli, tym samym potencjalny kupiec może więc zawsze wycofać się z aukcji, uzasadniając, że przedstawione fotografie i dane nie odzwierciedlają jego rzeczywistego stanu. Przyjęcie, że wynik aukcji przeprowadzonej przez zakład ubezpieczeń zawsze należy uznać za najwierniej oddającą rzeczywistą wartość pojazdu metodę wyceny może prowadzić do ograniczenia wyboru poszkodowanego w zakresie dysponowania wrakiem. Bowiem w sytuacji, gdy oferta uzyskana w ramach aukcji organizowanej przez ubezpieczyciela jest wyższa, niż wynika to np. z porównania cen na rynku, poszkodowany dążąc do przywrócenia swojego majątku do stanu sprzed szkody będzie zmuszony do skorzystania z oferty sprzedaży zakładu ubezpieczeń. Taki stan rzeczy ogranicza możliwość wyboru poszkodowanego w zakresie dysponowania wrakiem pojazdu (np. poszkodowany może chcieć go wykorzystać na części zamienne).

Mając na uwadze powyższe obserwacje w sytuacji, gdy wynik aukcji budzi wątpliwości poszkodowanego to powinien on rozważyć pozyskanie opinii rzeczoznawcy sporządzonej w oparciu o fachową wiedzę i doświadczenie, która to analiza może stanowić podstawę do skutecznego podważenia wyniku jednorazowej aukcji przeprowadzonej przez ubezpieczyciela.

Na koniec zauważyć należy, że **jeżeli poprzez przedstawienie kosztorysu niezależnego rzeczoznawcy zostanie wykazane zniżenie sumy świadczenia odszkodowawczego**, a zakład ubezpieczeń uzna roszczenie poszkodowa-

nego w wysokości większej niż pierwotnie ustalonej (bądź zawrze ugodę, w której uzna wyższy zakres obowiązku odszkodowawczego) **to koszty tej opinii** pozostają w normalnym, adekwatnym związku przyczynowym ze szkodą i stosownie do treści art. 361 § 2 k.c. **podlegają refundacji ze strony zakładu ubezpieczeń**. Koszty poniesione tytułem zlecenia sporządzenia ekspertyzy przez rzeczoznawcę stanowią wydatek zmierzający do ograniczenia rozmiarów szkody i stanowią szkodę podlegającą kompensacie w ramach ubezpieczenia OC ppm przez ubezpieczyciela sprawcy szkody. Zgodnie z orzeczeniem Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2004 r. (sygn. akt III CZP 24/04, OSNC 2005, nr 7-8, poz. 117), **odszkodowanie przysługujące z umowy ubezpieczenia OC ppm za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów może - stosownie do okoliczności sprawy - obejmować także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego**. Potwierdzenie tej tezy znajduje również trudne do zakwestionowania oparcie w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 2 września 2019 r. (III CZP 99/18), podjętej na wniosek Rzecznika Finansowego, w której Sąd kolejny już raz przyznał rację Rzecznikowi i uznał prawo poszkodowanych oraz cesjonariuszy, do żądania pokrywania z OC ppm kosztów opinii rzeczoznawcy. Zastrzegł przy tym, że muszą one okazać się niezbędne do efektywnego dochodzenia odszkodowania. W praktyce oznacza to zastosowanie prostej zasady „kto się myli, ten płaci”. Z uzasadnienia uchwały wynika, że jeśli opinia rzeczoznawcy wykaże zaniżenie odszkodowania przez ubezpieczyciela, klient nie powinien mieć problemów z uzyskaniem zwrotu jej kosztów.

Uważasz, że Twoje odszkodowanie zostało zaniżone?

Pamiętaj, że zawsze możesz skonsultować się z ekspertami Rzecznika Finansowego. Służą oni pomocą w czasie dyżurów telefonicznych i udzielają odpowiedzi na zapytania e-mailowe. Podpowiedzą, co można zrobić dalej w danej sprawie.

Porady ekspertów z zakresu ubezpieczeń gospodarczych

z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych (OC, AC, assistance), na życie, NNW, domów i mieszkań, turystycznych, kredytów, małych i średnich przedsiębiorstw, rolnych udzielane są pod numerem telefonu:

22 333 73 28

9.00-17.00 w poniedziałki,
9.00-14.00 od wtorku do piątku

Poradę również można uzyskać pisząc na adres:

porady@rf.gov.pl

Uniwersalną radą jest, aby w pierwszej kolejności
złożyć reklamację w instytucji finansowej.

Podmiot rynku finansowego odrzucił Twoją reklamację?

Chcesz dalej walczyć o swoje prawa? Złóż wniosek o przeprowadzenie postępowania interwencyjnego przez Rzecznika Finansowego – szczegóły na:

<https://rf.gov.pl/postepowania-interwencyjne/>

Możesz też spróbować osiągnąć ugodę z ubezpieczycielem w ramach postępowania polubownego – szczegóły: **<https://rf.gov.pl/polubowne/>**

Jeśli interwencja Rzecznika nie powiodła się lub nie udało się osiągnąć ugody, sprawa może zostać rozpatrzona przez sąd. Na tym etapie możesz też zwrócić się do Rzecznika Finansowego o wydanie istotnego poglądu, czyli materiału opiniodawczego o charakterze pomocniczym. Choć dla sądu nie jest on wiążący, to w uzasadnieniu orzeczenia, sąd powinien ustosunkować się do argumentów w nim przedstawionych.

Więcej informacji na **www.rf.gov.pl/istotne-poglady/**



**Rzecznik
Finansowy**

www.rf.gov.pl

#RFdlaUbezpieczonych

#RFdlaPoszkodowanych