

Rodzaj systemu eksperckiego a wartość rynkowa pozostałości w likwidacji szkody całkowitej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego

Wojciech LEWICKI¹

*Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie,
Wydział Ekonomiczny*

Streszczenie. W artykule podjęto próbę zwrócenia uwagi na wpływ zastosowanego systemu eksperckiego na tzw. wartość rynkową pozostałości, na przykładzie studium przypadku szkód całkowitych likwidowanych z polisy odpowiedzialności cywilnej. Dla celów empirycznych posłużono się eksperymentem numerycznym polegającym na prognozie wartości pozostałości przy zastosowaniu kilku systemów eksperckich stosowanych obecnie przez towarzystwa ubezpieczeniowe w Polsce. Całość rozważań uzupełniono o opis wpływu zastosowanego narzędzia na proces szacowania wartości rynkowej pozostałości. Zamierzeniem artykułu jest zasygnalizowanie istniejących ograniczeń formalnych i pożądaných kierunków zmian w procesach określania wartości rynkowej pozostałości w odniesieniu do szkód likwidowanych z polisy odpowiedzialności cywilnej przez towarzystwa ubezpieczeniowe oraz wycen wykonywanych przez rzeczoznawców samochodowych i biegłych sądowych.

Słowa kluczowe: koszty napraw, system ekspercki, szkoda całkowita, polisa odpowiedzialności cywilnej, wymiar ekonomiczny.

Kody JEL: G22, G32, G38.

1. Wprowadzenie

W praktyce ubezpieczeniowej oczywiste jest stwierdzenie, że „w procesie likwidacji szkody komunikacyjnej mamy do czynienia z tzw. szkodą całkowitą wtedy, kiedy hipotetyczny koszt naprawy przekracza wartość rynkową pojazdu”². Można zatem wnioskować, że w odniesieniu do tzw. szkód całkowitych nie istnieje zagrożenie, iż poszkodowany otrzyma zaniżoną kwotę odszkodowania, ponieważ zarówno procesowe

¹ Kontakt z autorem: Wojciech Lewicki, Zakład Polityki Gospodarczej i Turystyki, Wydział Ekonomiczny, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, al. Piastów 17, 70-310 Szczecin, e-mail: wojciech.lewicki@zut.edu.pl.

² Postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r. (III CZP 76/05).

podejście³, odnoszące się do ustalania wysokości należnego odszkodowania, jak i stosowne regulacje prawne⁴, jednoznacznie ograniczają ten proceder. Ponadto w wielu wypowiedziach ekspertów rynku ubezpieczeniowego⁵ można spotkać się z opinią, że problematyka wartości pozostałości to zjawisko marginalne i znane, zatem niewymagające szczególnej uwagi. Nic bardziej mylnego. Wnikliwe analizy⁶ i obserwacje⁷ tej kategorii szkód wskazują jednoznacznie, że w nowych realiach rynkowych, czyli w dobie zastosowania różnych systemów eksperckich, aspekt prawidłowego oszacowania wartości pozostałości w przypadku szkód całkowitych nabral nowego, wcześniej nieznanego wymiaru ekonomicznego⁸.

Zatem kluczowe znaczenie dla procesów likwidacji szkód mają nie tylko próba opisanania i zaprezentowania wymiaru ekonomicznego tego zjawiska w nowych realiach rynkowych, lecz także weryfikacja i identyfikacja różnic wynikających z zastosowania poszczególnych systemów eksperckich do szacowania wartości pozostałości. Ponadto na uwagę zasługuje fakt, że w dostępnym piśmiennictwie – zarówno w zakresie nauk społecznych, jak i technicznych – brak jest analiz i opracowań odnoszących się do tej problematyki w ujęciu interdyscyplinarnym, co tym bardziej przekonuje o słuszności wyboru tematu.

W artykule podjęto próbę opisanania wpływu zastosowanego systemu eksperckiego na tzw. wartość pozostałości na przykładzie szkody całkowitej likwidowanej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Dla celów empirycznych posłużono się eksperymentem numerycznym polegającym na prognozie wartości pozostałości przy zastosowaniu kilku systemów eksperckich stosowanych obecnie w procesach likwidacji szkód komunikacyjnych w Polsce⁹. Całość rozważań uzupełniono o opis metod oraz narzędzi, które wykorzystano w badaniu. Fundamentalnym celem artykułu jest jednak wskazanie istniejących ograniczeń formalnych oraz pożądaných kierunków zmian w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych, co w przyszłości prowadzić może do wykorzystania zaprezentowanych przykładów w celu wypracowania interdyscyplinarnych metod i procedur służących prawidłowemu oszacowaniu wartości pozostałości przez towarzystwa ubezpieczeniowe, rzeczoznawców samochodowych i biegłych sądowych w Polsce.

Zaprezentowane podejście stało się podstawą do przyjęcia warunków brzegowych i metodyki postępowania nakierowanej na próbę zwymiarowania ekonomicznych uwarunkowań wpływu zastosowanego systemu eksperckiego na wartość pozostałości

³ KNF, *Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych*, KNF, Warszawa 2014.

⁴ Na tym etapie rozważań warto wspomnieć o licznych orzeczeniach SN i innych instancji w tej sprawie.

⁵ Z. Dorosz, *Współczesne narzędzia i metody przeciwdziałania przestępczości ubezpieczeniowej*, XVIII Konferencja „Przestępczość ubezpieczeniowa”, Szczecin 19–20 marca 2015, s. 45.

⁶ FIEA, *Raport FIEA dotyczący pracy rzeczoznawców samochodowych. 2015*, Poznań 2015, s. 21.

⁷ Autorskie badania zostały przeprowadzone w jednym z towarzystw ubezpieczeniowych działającym na terenie Szczecina w latach 2014–2016 z zachowaniem standardów naukowych zarówno w zakresie doboru próby (około 6430 szkód komunikacyjnych z polisy OC), jak i sposobu wnioskowania.

⁸ W. Lewicki, *Ekonomiczne i organizacyjne skutki wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce*, Print Group, Szczecin 2010, s. 45–56.

⁹ Analizie poddano trzy obecnie stosowane w praktyce ubezpieczeniowej systemy: INFO-EKSPERT, EU-ROTAX oraz AUTOONLINE.

w przypadku szkody całkowitej likwidowanej z polisy odpowiedzialności cywilnej poprzez:

- opis istoty zjawiska tzw. szkody całkowitej w procesach likwidacji szkód komunikacyjnych z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu,
- charakterystykę wpływu systemów eksperckich na proces określania wartości pozostałości pojazdu,
- prognozę wartości pozostałości na przykładzie ściśle wyselekcjonowanych modeli pojazdów, tzw. *case study*, przy zastosowaniu trzech wybranych systemów eksperckich.

2. Istota szkody całkowitej w procesie likwidacji szkody z polisy odpowiedzialności cywilnej

Już na wstępie rozważań warto podkreślić, że literatura przedmiotu dzieli szkody komunikacyjne na dwie zasadnicze kategorie: szkody częściowe oraz szkody całkowite¹⁰. Rozróżnienie to trafnie zostało zaprezentowane w wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach, gdzie wyraźnie wyekspozowano, że: „szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości w dniu ustalenia przez zakład ubezpieczeń tego odszkodowania”. Natomiast ze szkodą całkowitą mamy do czynienia wtedy, „gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy, albo gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu w dniu likwidacji szkody”¹¹. Na uwagę zasługuje fakt, że obecnie obowiązujące w Polsce regulacje prawne nie definiują w pełni istoty pojęcia „szkoda całkowita”¹². Zwrot ten wywodzi się z praktyki rzeczoznawczej i ubezpieczeniowej powstałej w toku likwidacji szkód, zarówno w odniesieniu do ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, jak i ubezpieczeń dobrowolnych typu *autocasco*¹³.

Dostępne piśmiennictwo wskazuje, że podstawą prawną kompensacji szkody całkowitej jest art. 363 § 1 k.c. 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 pieniądzu¹⁴.

Na tym etapie rozważań można sformułować tezę, że w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych ze szkodą całkowitą mamy do czynienia wtedy, kiedy pojazd uległ

¹⁰ Podział ten występuje w większości pozycji naukowych opisujących istotę procesów likwidacji szkód komunikacyjnych.

¹¹ Wyrok SA w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32).

¹² Pełna definicja „szkoda całkowita” od dawna funkcjonuje w ustawodawstwie niemieckim.

¹³ S. Rogowski, *Kilka uwag o pojęciu i praktyce tzw. szkody całkowitej w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, „Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych” 2010, nr 1, s. 32.

¹⁴ B. Chmielowiec, *Praktyczne problemy związane z kwalifikacją szkody jako szkody całkowitej i podejmowane w tym zakresie działania Rzecznika Ubezpieczonych*, „Monitor Ubezpieczeniowy 2010” nr 41, s. 19–23.

zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy¹⁵, albo gdy hipotetyczne koszty naprawy przekroczyłyby wartość rynkową pojazdu w dniu powstania szkody. Jeśli w przypadku danego pojazdu zaistnieją przesłanki do stwierdzenia szkody całkowitej, wówczas odszkodowanie wypłacane w ramach ubezpieczenia komunikacyjnego ustalane jest metodą dyferencyjną¹⁶. Metoda ta polega na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem o wartość tzw. pozostałości – inaczej wraku pojazdu¹⁷.

Warto nadmienić, że jednoznaczne stanowisko w przedmiocie interpretacji pojęcia „szkoda całkowita” zajął Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 12 stycznia 2006 r.¹⁸, wydanym na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych z dnia 6 lipca 2005 r. W przedmiotowym wniosku Rzecznik zwrócił się z następującym pytaniem: „Czy na podstawie przepisu art. 363 § 1 k.c. za nadmierne trudności lub koszty przywrócenia stanu poprzedniego można uznać koszt naprawy uszkodzonego pojazdu, który nie jest równy lub nie przekracza 100% jego wartości sprzed szkody?”. W uzasadnieniu do postanowienia z dnia 12 stycznia 2006 r. Sąd Najwyższy wskazał, iż „w obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym OC 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 jest dla zobowiązanego nadmierny (art. 363 § 1 zdanie drugie k.c.). Przyjmuje się, że nieopłacalność naprawy, będąca przesłanką wystąpienia tzw. szkody całkowitej, ma miejsce wówczas, gdy jej koszt przekracza wartość pojazdu sprzed wypadku. Stan majątku poszkodowanego, niezakłócony zdarzeniem ubezpieczeniowym, wyznacza bowiem rozmiar należnego odszkodowania”. Ponadto w dalszej części uzasadnienia Sąd Najwyższy jednoznacznie wskazał, iż w kwestii tzw. szkody całkowitej występuje jednolite stanowisko orzecznictwa sądowego: „za utrwalony należy zatem uznać pogląd, że koszt naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższający jego wartości sprzed wypadku, nie jest nadmierny w rozumieniu art. 363 § 1 k.c.”.

Warto również wspomnieć o wytycznych KNF, które wskazują, że w przypadku ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych tzw. szkoda całkowita oznacza: „uszkodzenie pojazdu w takim zakresie, iż wartość przewidywanych kosztów naprawy przekracza wartość pojazdu bezpośrednio przed powstaniem szkody w takim stopniu, iż uzasadnione jest oczekiwanie, że rzeczywiste koszty naprawy – o ile by do niej doszło – należałoby uznać za koszty nieuzasadnione ekonomicznie”¹⁹.

¹⁵ Dla przykładu mowa tutaj o przypadku, gdy trwałemu uszkodzeniu uległa płyta podłogowa pojazdu i pomimo, że koszt naprawy nie przekracza wartości rynkowej pojazdu, to przywrócenie właściwości i parametrów technicznych pojazdu sprzed kolizji jest praktycznie niemożliwe.

¹⁶ W praktyce rzeczoznawczej można spotkać się ze zwrotem „metoda proporcji”.

¹⁷ Ekspersi rynku motoryzacyjnego definiują tę wartość jako różnicę wynikającą z wartości pojazdu przed szkodą i po niej.

¹⁸ III CZP 76/05.

¹⁹ KNF, *Wytyczne...*, *op. cit.*, s. 6.

Na podstawie wyżej zaprezentowanych rozważań mogłoby się wydawać, że w przypadku tzw. szkód całkowitych likwidowanych z polisy odpowiedzialności cywilnej nie powinny występować nieprawidłowości tak w samym procesie ich likwidacji, jak i w odniesieniu do kwot przyznawanych odszkodowań. Nic bardziej mylnego. Zarówno praktyka rzeczoznawca²⁰, jak i sędownicza autora artykułu wskazuje na liczne uchybienia w tej materii.

Najczęstsze nieprawidłowości związane są z kwalifikowaniem danej szkody jako całkowitej, w przypadku gdy hipotetyczne koszty naprawy nie przekraczają wartości rynkowej pojazdu sprzed szkody. Niektóre towarzystwa ubezpieczeniowe w odniesieniu do szkód likwidowanych z polisy odpowiedzialności cywilnej nadal stosują model zachowań, w którym szkody częściowe kwalifikowane są jako szkody całkowite. Praktyka działań ubezpieczycieli przedstawia się dwubiegunowo.

W pierwszej kolejności po ustaleniu, że maksymalne koszty naprawy uszkodzonego pojazdu w wyniku przeprowadzonej analizy kosztowej wynoszą między 80% a 90% wartości pojazdu sprzed szkody, dokonywane jest rozliczenie szkody metodą analogiczną jak w przypadku szkody całkowitej, tzn. poszkodowany otrzymuje różnicę pomiędzy wartością pojazdu w stanie sprzed szkody oraz wartością wraku (pozostałości) pojazdu. W tym przypadku zakłady ubezpieczeń w uzasadnieniu swoich stanowisk powołują się na możliwości wystąpienia tzw. uszkodzeń ukrytych – twierdząc przy tym, że ustalona wysokość kosztów naprawy pojazdu (które na dany moment w żaden sposób nie przekraczają wartości pojazdu sprzed szkody) jest wyłącznie kwotą szacunkową, która podczas demontażu poszczególnych elementów i po ujawnieniu dodatkowych uszkodzeń może znacznie wzrosnąć, podwyższając tym samym ustalone hipotetycznie koszty naprawy – bądź też ogólnikowo wskazują, iż naprawa pojazdu będzie znacznie utrudniona lub też technologicznie niemożliwa.

Na tym etapie rozważań należy stanowczo podkreślić, że wieloletnie praktyka w zawodzie rzeczoznawcy samochodowego wskazuje, iż takie zachowanie niektórych ubezpieczycieli nie jest poparte jakimkolwiek logicznym uzasadnieniem, a dokonanie rozliczenia szkody metodą różnicową (dyferencyjną) jest działaniem mającym na celu obniżanie należnych kwot odszkodowań.

Na uwagę zasługuje fakt, że wyżej opisana praktyka, polegająca na odmowie wypłaty pełnego kosztu naprawy w sytuacji, gdy koszt ten nie przewyższa wartości rynkowej pojazdu w stanie nieuszkodzonym, pozostaje w sprzeczności z dotychczas wypracowaną linią orzecniczą Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych. Interpretacja wspomnianych przepisów jednoznacznie wskazuje, iż za nadmierne należy uznawać tylko te koszty naprawy, które przekraczają 100% wartości pojazdu sprzed szkody²¹. Brak jest podstaw prawnych oraz faktycznych do przyjęcia, że koszty naprawy przekraczające określony procent wartości pojazdu sprzed szkody – nie większy niż 100% – stanowią koszt nadmierny lub też skutkujący wystąpieniem trudności w przywróceniu stanu sprzed wypadku. Stosowanie przesłanki nadmiernych kosztów, gdy koszty te

²⁰ Materiały wewnętrzne Stowarzyszenia Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT, Warszawa 2015, s. 15.

²¹ B. Chmielowiec, *op. cit.*

nie przekraczają 100% wartości pojazdu (od 70% do 90%), jest stanowczo niezasadne. W takiej sytuacji rozliczenie szkody metodą różnicową, która jest możliwa do zastosowania tylko i wyłącznie w przypadku szkody całkowitej, prowadzi do nieuzasadnionego zaniżenia kwoty przyznanego i wypłaconego odszkodowania, co jest sprzeczne z fundamentalnym art. 363 § 1 k.c.

Drugim istotnym aspektem działalności zakładów ubezpieczeń w omawianej dziedzinie jest zachowanie, polegające z jednej strony na zawyżaniu wartości pojazdu w stanie uszkodzonym, przy jednoczesnym zaniżaniu wartości rynkowej pojazdu w stanie sprzed kolizji. Na tym etapie rozważań należy podkreślić, że obydwie wymienione zmienne są niezwykle istotne w procesie ustalania wysokości świadczenia odszkodowawczego metodą dyferencyjną w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych²². W przypadku zmiennej, jaką jest wartość pozostałości, stosowane są różne metody, począwszy od zastosowania współczynników podwyższających wartość pozostałości²³, poprzez wyliczenie wartości pozostałości przy zastosowaniu różnych metod²⁴ i systemów eksperckich, kończąc na opublikowaniu oferty internetowej pojazdu z niepełnym opisem jego uszkodzeń i stanu technicznego. Jak można wnioskować, celem tych wszystkich metod jest wykazanie najwyższej kwoty wartości pojazdu w stanie uszkodzonym²⁵. Natomiast w odniesieniu do wartości rynkowej pojazdu sprzed kolizji towarzystwa ubezpieczeniowe stosują przemyślane warianty zachowań w celu obniżenia tej zmiennej, w większości przypadków polegające na zastosowaniu nieuzasadnionych korekt wartości rynkowej pojazdu²⁶, wprowadzaniu do systemu eksperckiego wartości z innego systemu, czy też – w skrajnych przypadkach – wykazywaniu poszkodowanemu, że w przypadku pojazdu, który został już „zakwalifikowany do szkody całkowitej”, nie posiada on żadnej wartości rynkowej albo wartość ta jest stosunkowo niewielka, choć poszkodowany pojazd naprawił i posiada aktualny przegląd techniczny.

Można postawić tezę, że towarzystwa ubezpieczeniowe – bazując na niewiedzy osób poszkodowanych – w sposób nagminny wykorzystują te metody, ponieważ w większości przypadków wyżej zaprezentowane zachowania są trudne to zidentyfikowania przez samego poszkodowanego, który nie posiada wyspecjalizowanej i zarazem interdyscyplinarnej wiedzy w tej dziedzinie²⁷.

²² W. Lewicki, *Wpływ poszczególnych kategorii części zamiennych na koszty napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych w Polsce*, seminarium „Koszty i ceny w transporcie. Aspekty teoretyczne i praktyczne”, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013, s. 32–34.

²³ Mowa tutaj o tzw. współczynniku eksperckim, który w założeniu twórców programu posiada wartość 1, a jego każda korekta musi być w pełni uzasadniona.

²⁴ System INFO-EKSPERT oferuje możliwość zastosowania w tym procesie aż trzech metod: metody stopnia uszkodzenia pojazdu, metody odzysku części oraz metody zredukowanego kosztu naprawy.

²⁵ Każdy z programów posiada specjalny algorytm, który promuje na wydruku systemowym najwyższą osiągniętą wartość.

²⁶ Praktyka rzeczoznawcza wskazuje, że lista nieuzasadnionych korekt stosowanych w praktyce przez zakłady ubezpieczeń jest bardzo rozbudowana.

²⁷ Analiza tych danych wymaga nie tylko fachowej wiedzy, lecz także nieograniczonego dostępu do wskazanych narzędzi.

W rozważaniach dotyczących pozostałości warto także wspomnieć, iż po zakończonym postępowaniu likwidacyjnym pozostałości pojazdu mechanicznego pozostają własnością poszkodowanego. Stosownie do treści art. 4 ust. 8 pkt 3 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej²⁸ czynnościami ubezpieczeniowymi są również: przejmowanie i zbywanie przedmiotów lub praw nabytych przez zakład ubezpieczeń w związku z wykonywaniem umowy ubezpieczenia lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej. Przepis ten uprawnia zakład ubezpieczeń do zbycia uszkodzonego pojazdu mechanicznego, jednakże nie nakłada na niego tego obowiązku, dlatego też na podstawie tego przepisu poszkodowany może zwrócić się do towarzystwa ubezpieczeniowego o pomoc w zakresie sprzedaży pozostałości²⁹. Zakład ubezpieczeń może złożyć ofertę przejęcia przedmiotu, jednakże nie ma takiego obowiązku, a poszkodowany może zbyć pojazd samodzielnie.

Obserwacje rzeczywistości rynkowej dokonane przez autora wskazują jednoznacznie, że w praktyce często pojawiają się problemy ze zbyciem pozostałości pojazdu po cenie, która została określona przez ubezpieczyciela. Związane jest to dwiema podstawowymi przesłankami. Po pierwsze, oferent, który zgłosił chęć zakupu pojazdu, nie ma prawnego obowiązku nabycia go w cenie określonej przez ubezpieczyciela³⁰. Po drugie, zarówno opis, jak i zakres uszkodzeń nie zawsze odpowiadają stanowi faktycznemu pojazdowi³¹, co prowadzi do tego, że kupiec po przybyciu na miejsce oferuje cenę znacznie niższą niż ta, która została określona przez ubezpieczyciela. W takiej sytuacji poszkodowany ma prawo zwrócić się z informacją zwrotną do ubezpieczyciela, aby ten ponownie umieścił pojazd na aukcji internetowej. Jeżeli poszkodowany nie dokonałby zbycia po tak ustalonej cenie bądź zakład ubezpieczeń nie znalazłby nowego nabywcy, a poszkodowany znalazłby kupca na wrak uszkodzonego pojazdu, lecz nie uzyskałby ceny oferowanej i zaakceptowanej przez ubezpieczyciela, ma on prawo do 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.

Podsumowując wyżej zaprezentowane rozważania dotyczące zagadnienia szkody całkowitej i wartości pojazdu w stanie uszkodzonym, można powiedzieć, że choć tematyka ta wydaje się być szeroko opisywana w literaturze przedmiotu, to jednak w odniesieniu do tej kategorii szkód wciąż występują liczne nieprawidłowości, w szczególności dotyczące zastosowanego w tym procesie systemu eksperckiego.

²⁸ Dz. U. poz. 1844.

²⁹ B. Chmielowiec, *op. cit.*

³⁰ Ogłoszenie nie stanowi oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego, a towarzystwo ubezpieczeniowe nie ponosi odpowiedzialności prawnej w przypadku, gdy taka transakcja nie dojdzie do skutku.

³¹ Praktyka wskazuje, że opis uszkodzeń w większości przypadków nie w pełni odpowiada rzeczywistości, a to w celu uzyskania wyższej oferty aukcyjnej.

3. Charakterystyka podstawowych systemów eksperckich

Już pod koniec lat 90. wszechobecna cyfryzacja objęła swoim działaniem także sferę likwidacji szkód, a co za tym idzie proces szacowania kosztów napraw i szkód całkowitych, wypierając tym samym stosowane do tej pory instrukcje określania wartości pozostałości, występujące w postaci papierowej. Wpływ na taki stan rzeczy bez wątpienia miało kilka istotnych czynników. Do najważniejszych można zaliczyć:

- brak przejrzystych i zarazem jednakowych metod i zasad określania tzw. szkód całkowitych przez pracowników towarzystw ubezpieczeniowych, rzeczoznawców samochodowych czy też biegłych sądowych,
- wprowadzenie na rynek programów kalkulacyjnych służących precyzyjnemu określeniu hipotetycznych kosztów napraw,
- zwiększenie udziału tzw. szkód całkowitych w łącznej liczbie szkód likwidowanych przez zakłady ubezpieczeń,
- wprowadzenie nowych produktów ubezpieczeniowych na rynek w zakresie dobrowolnych ubezpieczeń komunikacyjnych, a co za tym idzie wzrost liczby sporów między zakładami ubezpieczeń a ich klientami.

Skala tych zjawisk doprowadziła do tego, że nadmiar informacji musiał zostać usystematyzowany, aby stały się one dostępne w przejrzystej formie dla zainteresowanych stron. W celu uproszczenia i ujednoczenia procesu szacowania tzw. szkód całkowitych opracowano specjalistyczne programy komputerowe, zwane w fachowej literaturze programami eksperckim³². W konsekwencji wszystkie podmioty szeroko definiowanego rynku motoryzacyjno-ubezpieczeniowego (rzeczoznawcy samochodowi, warsztaty naprawcze, towarzystwa ubezpieczeniowe, biegli sądowi, instytucje finansowe itd.) zaczęły posługiwać się specjalistycznymi narzędziami, odchodząc od danych zawartych w formie papierowej³³. Pierwszym takim systemem stosowanym w skali komercyjnej był program INFO-EKSPERT³⁴. Obecnie na polskim rynku stosowane są jeszcze dwa konkurencyjne programy służące szacowaniu wartości pozostałości: EUROTAX³⁵ oraz system aukcyjny AUTOONLINE³⁶. Każdy z programów eksperckich posiada indywidualny *interface* i własną szatę graficzną. Użytkownicy programów dokonują dzięki nim obliczeń wartości pozostałości. Programy INFOEKSPERT czy EUROTAX zawierają także dane dotyczące wartości bazowych pojazdów w stanie nieuszkodzonym. W przypadku tych dwóch programów eksperckich dostęp za pomocą jednego narzędzia zarówno do wartości bazowej pojazdu w stanie nieuszkodzonym, jaki i możliwość

³² W. Lewicki, *Istota zmian w sektorze napraw samochodów osobowych po wprowadzeniu wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce – nowy charakter części zamiennych*, IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa „TRANSPORT 2014. Nowe rozwiązania techniczne, organizacyjne i ekonomiczne w transporcie”, Kazimierz Dolny 5–7 maja 2014, s. 140–145.

³³ Wcześniej podstawą określania wartości pozostałości były instrukcje określania wartości pojazdów opracowane przez Stowarzyszenia Rzeczoznawców i Ekspertów Motoryzacyjnych EKSPERTMOT, PZM, czy też PZMOT.

³⁴ Program został opracowany na potrzeby Stowarzyszenia EKSPERTMOT, z czasem został przejęty przez cały sektor ubezpieczeniowy.

³⁵ *Instrukcja programu EUROTAX*, Eurotax Polska, Warszawa 2010, s. 34.

³⁶ *Instrukcja programu AUTOONLINE*, AUTOONLINE Polska, Warszawa 2010, s. 2.

określenia hipotetycznych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu umożliwiają oszacowanie w jednym procesie wartości pojazdu w stanie uszkodzonym. W tym miejscu pojawia się kwestia, czy systemy te korzystają z tych samych algorytmów obliczeniowych i w ten sam sposób określają wartości pozostałości. Aby udzielić poprawnej odpowiedzi na to pytanie, należy pokrótce przybliżyć istotę procesu szacowania tzw. szkód całkowitych w Polsce.

W przypadku systemu INFO-EKSPERT istotnym elementem procesu jest określenie hipotetycznych kosztów naprawy. W odniesieniu do tego narzędzia koszt naprawy pojazdu rozliczany jest na podstawie kosztorysu wykonanego w oparciu o jeden ze stosowanych w praktyce systemów kosztorysowania³⁷. Przed przystąpieniem do wykonania wyliczenia wartości pozostałości określa się wartość rynkową pojazdu w stanie nieuszkodzonym – poprzez wybór typu pojazdu, marki, modelu, roku produkcji oraz jego wyposażenia. Istotny wpływ na określenie wartości rynkowej mają tzw. korekty dodatkowe wartości bazowej³⁸, które mogą prowadzić do podwyższenia bądź też obniżenia tej wartości. Przykładowo jeżeli w pojeździe zamontowano instalację gazową, to wartość ta ulegnie zwiększeniu, a jeżeli pojazd miał wcześniej uszkodzone elementy, to wartość ta ulegnie zmniejszeniu. Podobnie gdy samochód wyposażony jest w automatyczną klimatyzację, podgrzewane fotele czy też elektrycznie sterowane lusterka, bądź też w inne elementy dodatkowego wyposażenia, to jego wartość będzie inna niż w przypadku wyposażenia standardowego.

Następnym elementem procesu, mającym wpływ na ustalenie wartości pozostałości, jest określenie stopnia uszkodzenia pojazdu i oszacowanie kosztów hipotetycznej naprawy. W tym celu w większości przypadków następuje transfer danych z systemu AUDATEX do systemu INFOEKSPERT³⁹. Na tym etapie należy nadmienić, że program w pierwszej kolejności analizuje, jakie części zostały zakwalifikowane do wymiany i jaki jest ich udział procentowy w zespołach danego pojazdu, aby w drugim etapie dokonać analizy wcześniej już oszacowanych kosztów napraw, na które składają się między innymi stawki mechaniczna i lakiernicza, materiały lakiernicze, robocizna, normalia⁴⁰ oraz wartość części zamiennych.

Po transferze tych danych osoba wykonująca wycenę dokonuje wyboru, według jakiej metody ma nastąpić wyliczenie wartości pozostałości. Na tym etapie rozważań należy wspomnieć, że system umożliwia zastosowanie aż trzech metod, z tym zastrzeżeniem, że algorytm programu automatycznie wskazuje wartość najwyższą. Na przykład, jeżeli wartość pozostałości według metody zredukowanego kosztu naprawy wynosi 21 tys. zł, a według metody stopnia uszkodzenia 13 tys. zł i metody odzysku części 5 tys. zł, to program wskazuje na wydruku wartość najwyższą. Zasadniczą wadą programu

³⁷ Obecnie w praktyce ubezpieczeniowej wykorzystywane są trzy programy służące szacowaniu kosztów napraw AUDATEX, EUROTAX oraz D.A.T.

³⁸ Korekty te służą określeniu indywidualnej rynkowej wartości pojazdu poddanego wycenie na dzień powstania kolizji.

³⁹ Transfer ten obejmuje nie tylko hipotetyczny koszt napraw, lecz także zakres uszkodzeń danego pojazdu.

⁴⁰ Normalia to drobne części zamienne nieujęte w systemie kalkulacyjnym.

jest uzależnienie od narzędzia dodatkowego, jakim jest w tym przypadku system AU-DATEX.

Podobny proces określania wartości pozostałości występuje w przypadku zastosowania programu EUROTAX, z tym jednak zastrzeżeniem, że narzędzie to posiada moduł służący kalkulacji kosztów napraw, zatem po wyznaczeniu wartości bazowej nie następuje transfer danych, ponieważ sam program – dzięki zastosowanym algorytmom – wyznacza wartość pozostałości na podstawie przyjętej metody, która tak jak w przypadku INFO-EKSPERT wybiera wartość najwyższą. Zasadniczą wadą tego systemu jest niepełna baza danych wartości bazowych pojazdów, ograniczona do samochodów osobowych, terenowych i dostawczych do 3,5 tony.

Można pokusić się w tym miejscu o tezę, że skoro metoda i algorytm zastosowany w przypadku wyżej opisywanych systemów jest podobny w działaniu, to uzyskana wartość pojazdu uszkodzonego powinna być do siebie bardzo zbliżona. Jednak analiza wyników autorskich badań w odniesieniu do tzw. szkód całkowitych wskazuje, że w przypadku poszczególnych marek i modeli pojazdów występują istotne różnice wartościowe, co znajduje swój stosowny wymiar ekonomiczny⁴¹.

Odmienna sytuacja występuje w przypadku trzeciego systemu eksperckiego, jakim jest AUTOONLINE. Tutaj rynkowa wartość pozostałości określana jest na podstawie gry popytu i podaży, czyli oferty uzyskanej na podstawie aukcji internetowej. Rola operatora programu sprowadza się jedynie do wprowadzenia stosownych danych dotyczących pojazdu – w postaci jego marki, modelu, roku produkcji, opisu zakresu uszkodzeń zawierającego hipotetyczne koszty naprawy. Oczywiście całość zgłoszenia uzupełniona jest stosownymi fotografiami pojazdu. W tym przypadku nie ma zastosowania żaden algorytm czy też metoda, a o uzyskanej wartości pozostałości pojazdu decydują wyłącznie prawa rynkowe. Warto podkreślić, że system ten nie tylko szacuje wartość rynkową pozostałości pojazdu, jest także potężną platformą handlową. Użytkiwane ceny w większości przypadków odzwierciedlają rzeczywistą wartość rynkową pojazdu w stanie uszkodzonym, który po zakupie może być rozebrany na części lub też naprawiony. Znakomita większość ofert skutkuje sprzedażą pozostałości, a tym samym poszkodowany finalnie otrzymuje pieniężną wartość pojazdu na dzień szkody. Do transakcji nie dochodzi jedynie w przypadku niewielkiej części ofert dotyczących pojazdów starych, wyeksploatowanych, nietypowych. Z pewnością wpływa to na znaczną popularność tego narzędzia w procesach likwidacji szkód komunikacyjnych.

Podsumowując rozważania dotyczące systemów eksperckich i ich wpływu na wartość pozostałości, należy stwierdzić, że narzędzia te umożliwiają znaczą ingerencję zarówno w proces wyznaczenia wartości rynkowej pojazdu sprzed kolizji, jak i w stanie uszkodzonym. Choć mogłoby się wydawać, że narzędzie AUTOONLINE pozbawione jest tych wad, bo w założeniu wartość rynkowa wyznaczona jest na podstawie aukcji internetowej, to w praktyce nie wyklucza ono ingerencji także w wartość pozostałości, a zatem w sumę przyznanego poszkodowanemu odszkodowania.

⁴¹ Autorskie badania obejmowały 152 pojazdy z różnych segmentów rynkowych, w przypadku których stwierdzono tzw. szkodę całkowitą.

4. Analiza wartości pozostałości w zależności od zastosowanego systemu eksperckiego

Złożoność badanej problematyki oraz różnice w wartościach bazowych poszczególnych marek i modeli pojazdów występujące na polskim rynku motoryzacyjnym wymagają podejścia alternatywnego. Dlatego też w celu ukazania istotnych zależności posłużono się z góry przyjętymi wzorcami zachowań. Tym samym, przedmiotem dalszych rozważań nie będzie analiza wszystkich zmiennych oraz korekt stosowanych przez towarzystwa ubezpieczeniowe, mających wpływ na wartość pojazdu zarówno w stanie nieuszkodzonym, jak i uszkodzonym, a wyłącznie prezentacja i eksploracja uzyskanych wyników eksperymentu numerycznego na przykładzie ściśle wyselekcjonowanych pojazdów z trzech segmentów: F, E i D⁴². Ponadto na potrzeby niniejszych rozważań przyjęto w uproszczeniu, że analiza dotyczyć będzie zastosowania w tym procesie trzech systemów, a nie konkretnych metod, służących oszacowaniu tej zmiennej, które dla poszczególnych systemów są zróżnicowane i zdaniem autora nie w pełni mierzalne.

- W celu zachowania poprawności logicznej i wartości metodologicznej badań przyjęto, że zakres badań obejmował samochody osobowe z segmentów rynkowych D, E, F⁴³. Do analizy wybrano trzy modele o określonych cechach i przeznaczeniu. Wyselekcjonowane pojazdy charakteryzowały się znacząco popularnością wśród klientów w danym okresie oraz ich zakup odbył się w polskim salonie sprzedaży.
- Analiza objęła szkody zgłoszone z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w jednym z największych zakładów ubezpieczeń w maju 2016 r.
- Każdy wyselekcjonowany pojazd podlegał indywidualnemu procesowi naprawy przewidzianemu przez konkretnego producenta.
- Uwzględniając znaczny zakres uszkodzeń pojazdów, przyjęto, że w każdym przypadku hipotetyczne koszty naprawy przewyższały wartość rynkową pojazdu na dzień powstania kolizji.
- Dla celów porównawczych w każdym przypadku posłużono się średnią wartością bazową pojazdu brutto w stanie sprzed kolizji na dzień powstania szkody w maju 2016 r.

⁴² W odniesieniu do zastosowanej metody, badania empiryczne przeprowadzono z zachowaniem standardów naukowych w zakresie doboru zarówno próby badawczej (analiza obejmowała 152 pojazdy z trzech segmentów rynkowych: F, E i D), jak i systemu eksperckiego (w każdym przypadku zastosowano trzy wyżej omówione systemy). Badania przeprowadzono na przełomie 2015/2016 r. na podstawie dokumentacji jednego z największych towarzystw ubezpieczeniowych, działających na terenie województwa zachodniopomorskiego.

⁴³ Aktualna klasyfikacja rynku europejskiego dzieli samochody osobowe na 10 kategorii, przy czym 6 pierwszych wynika bezpośrednio z kryterium długości całkowitej i rozstawu osi, a dalsze z walorów użytkowych związanych z typem nadwozia. Poszczególne kategorie oznaczono kolejnymi literami alfabetu. Podział ten jest okresowo modernizowany, tak aby był możliwie najdokładniej dostosowany do aktualnej sytuacji na rynku samochodowym.

- We wszystkich symulacjach – w celu zachowania poprawności metodologicznej badań – przyjęto te same korekty dotyczące wyposażenia dodatkowego, pierwszej rejestracji, przebiegu oraz uszkodzeń pozostających bez związku ze szkodą.
- W celu zobrazowania wspomnianych zależności podjęto próbę oszacowania wartości pozostałości przy zastosowaniu trzech systemów eksperckich używanych obecnie w procesach likwidacji szkód przez towarzystwa ubezpieczeniowe w Polsce.
- Ponieważ system AUTOONLINE nie pozwala na określenie wartości pojazdu sprzed powstania szkody, w jego przypadku dla określenia wartości bazowej posłużono się systemem INFO-EKSPERT.

Wyniki eksperymentu numerycznego zaprezentowano w tabelach nr 1, 2 i 3.

Tabela nr 1. Zestawienie uzyskanych wartości w zależności od wariantu przyjętego do wyceny systemu dla pojazdu Mercedes S (segment F)

Marka i model pojazdu Mercedes S 500 W 221 ⁴⁴	System INFO-EKSPERT	System EUROTAX ⁴⁵	System AUTOONLINE
Wartość bazowa pojazdu (brutto)	68 200 zł	68 200 zł	68 200 zł
Wartość rynkowa pojazdu po korektach (brutto)	49 200 zł	49 200 zł	49 200 zł
Wartość pojazdu uszkodzonego (brutto)	21 700 zł	17 500 zł	25 500 zł
Różnica wartości pojazdu przed szkodą i po niej (brutto) ⁴⁶	27 500 zł	31 700 zł	23 700 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie systemów EUROTAX, INFO-EKSPERT, AUTOONLINE.

Analiza zaprezentowanych danych dotyczących prognozowanych wartości pozostałości na przykładzie trzech ściśle wyselekcjonowanych modeli pojazdów wskazuje na znaczne rozbieżności kwotowe występujące pomiędzy danymi systemami w odniesieniu do analizowanej zmiennej. Najwyższe wartości pojazdów uszkodzonych zostały osiągnięte przy zastosowaniu systemu AUTOONLINE, natomiast najniższe wartości pozostałości były wynikiem wykorzystania w tym procesie systemu EUROTAX. Ten ostatni system – jak wiadomo – w odniesieniu do tej kategorii szkód jest rzadko stosowany w praktyce ubezpieczeniowej, gdyż jak wykazały badania, wskazuje on najniższą wartość pozostałości, a co za tym idzie najwyższą kwotę przyznanego odszkodowania.

⁴⁴ Mercedes S 500 model W 221, pojemność 5461 ccm, moc 285 kW, rok produkcji 2006, data pierwszej rejestracji 7 lutego 2006 r., przebieg 283 024 km.

⁴⁵ Na uwagę zasługuje fakt, że zaobserwowano różnicę w wartości bazowej między systemami INFO-EKSPERT a EUROTAX w przypadku wszystkich analizowanych modeli. Tematyka ta nie stanowiła jednak przedmiotu rozważań niniejszego artykułu.

⁴⁶ Hipotetyczna kwota, którą towarzystwo wypłaciłoby poszkodowanemu w przypadku przyjęcia odpowiedzialności.

Tabela nr 2. Zestawienie uzyskanych wartości w zależności od wariantu przyjętego do wyceny systemu dla pojazdu BMW 5 (segment E)

Marka i model pojazdu BMW 5 E60 ⁴⁷	System INFO-EKSPERT	System EUROTAX	System AUTOONLINE
Wartość bazowa pojazdu (brutto)	32 000 zł	32 000 zł	32 000 zł
Wartość rynkowa pojazdu po korektach (brutto)	29 500 zł	29 500 zł	29 500 zł
Wartość pojazdu uszkodzonego (brutto)	18 000 zł	16 500 zł	20 500 zł
Różnica wartości pojazdu przed szkodą i po niej (brutto)	11 500 zł	13 000 zł	9000 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie systemów EURO TAX, INFO-EKSPERT, AUTOONLINE.

Tabela nr 3. Zestawienie uzyskanych wartości w zależności od wariantu przyjętego do wyceny systemu dla pojazdu Volkswagen Passat B6 (segment D)

Marka i model pojazdu Volkswagen Passat B6 ⁴⁸	System INFO-EKSPERT	System EUROTAX	System AUTOONLINE
Wartość bazowa pojazdu (brutto)	22 000 zł	22 000 zł	22 000 zł
Wartość rynkowa pojazdu po korektach (brutto)	20 500 zł	20 500 zł	20 500 zł
Wartość pojazdu uszkodzonego (brutto)	6 700 zł	5 500 zł	9 500 zł
Różnica wartości pojazdu przed szkodą i po niej (brutto)	13 800 zł	15 000 zł	11 000 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie systemów EURO TAX, INFO-EKSPERT, AUTOONLINE.

Na tym etapie analizy wyników badań warto odnieść się do systemu INFO-EKSPERT, w przypadku którego wartość pozostałości kształtuje się na średnim poziomie w stosunku do innych systemów. Wydaje się, że twórcy programu – wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rynku ubezpieczeniowego – w porę dostrzegli istotę podjętej tematyki badawczej, wprowadzając do swojego narzędzia dodatkową opcję umożliwiającą wprowadzenie do tego systemu wartości pozostałości uzyskanej z systemu AUTOONLINE, urealnijając tym samym wartość pozyskaną za pomocą

⁴⁷ BMW 5 model E60, pojemność 2996 ccm, moc 258 kW, rok produkcji 2006, data pierwszej rejestracji 15 marca 2006 r., przebieg 282 224 km.

⁴⁸ Mercedes Passat B6, pojemność 2000 ccm, moc 175 kW, rok produkcji 2008, data pierwszej rejestracji 24 kwietnia 2008 r., przebieg 214 000 km.

stosownych algorytmów i metod oraz zbliżając ją do rzeczywistej wartości rynkowej pozostałości.

5. Wnioski końcowe

Jak wskazują dostępne raporty i opracowania⁴⁹ w praktyce ubezpieczeniowej dominują szkody częściowe. Mimo to problematyka tzw. szkód całkowitych jest ciągle aktualna i to zarówno w aspekcie rozważań akademickich, jak i praktyki ubezpieczeniowej.

Jak zaprezentowano w powyższych rozważaniach, wpływ na wartość pojazdu uszkodzonego – poza czynnikami takimi jak wartość bazowa pojazdu, zastosowane korekty, przyjęta metoda obliczeń – ma przede wszystkim zastosowany system ekspercki, tak więc prawidłowe ustalenie zasad likwidacji szkód całkowitych, a co za tym idzie wartości pozostałości, ma istotny wpływ na funkcjonowanie zarówno rynku ubezpieczeniowego, jak i motoryzacyjnego.

Zastosowanie poszczególnych systemów eksperckich w procesie określania tzw. szkód całkowitych ma istotny wpływ na kwoty przyznawanych odszkodowań w odniesieniu do szkód likwidowanych tak z ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej, jak i autocasco. Problematyka ta z pewnością dotyczy nie tylko samochodów osobowych, lecz także innych rodzajów pojazdów. Można wręcz postawić tezę, że sposób ustalania wartości pozostałości wciąż stanowić będzie przedmiot sporów na linii poszkodowany – zakład ubezpieczeń – orzecznictwo sądowe.

Analizując przedstawione w tabelach sumarycznie wyniki symulacji i prognoz wartości pozostałości w odniesieniu do konkretnych modeli pojazdów z poszczególnych segmentów rynkowych, można stwierdzić, że:

- W przypadku wyselekcjonowanych do badań modeli pojazdów występują znaczne rozbieżności kwotowe pomiędzy danymi systemami w odniesieniu do analizowanej zmiennej.
- Najwyższe wartości pojazdów uszkodzonych zostały osiągnięte przy zastosowaniu systemu AUTOONLINE, co z pewnością przesądza o tym, że obecnie system ten jest najczęściej wykorzystywany w procesie szacowania szkód całkowitych przez prawie wszystkie zakłady ubezpieczeń w Polsce.
- Najniższe wartości pozostałości są wynikiem wykorzystania w tym procesie systemu EUROTAX, który w odniesieniu do tej kategorii szkód jest rzadko stosowany w praktyce ubezpieczeniowej, gdyż – jak wykazały badania – wskazuje on na najniższą wartość pozostałości, a co za tym idzie najwyższą kwotę przyznanego odszkodowania.
- W przypadku systemu INFO–EKSPERT istnieje możliwość dokonania korekty wartości pozostałości poprzez wprowadzenie kwoty uzyskanej z systemu AUTOONLINE, aby urealnić tym samym wartość pozyskaną za pomocą stosownych algorytmów i metod oraz zbliżyć ją do rzeczywistej wartości rynkowej pozostałości.

⁴⁹ KNF, *Raport o stanie sektora ubezpieczeń po IV kwartałach 2015 roku*, KNF, Warszawa 2016, s. 33.

Podjęta analiza wpływu zastosowanego systemu eksperckiego na wartość pozostałości – studium przypadku szkoda całkowita likwidowana z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu – nie wyczerpuje w pełni istoty zagadnienia. Stanowi jedynie próbę zasygnalizowania złożoności badanej problematyki, dotyczącej wpływu systemu eksperckiego na kwotę przyznanego odszkodowania, i wymaga z pewnością dalszych analiz i badań w celu zrozumienia determinantów ekonomicznych oraz pozatekonicznych, kształtujących popyt na pozostałości będące wynikiem szkody całkowitej i ich podaż na tym zmiennym i osobliwym rynku.

Bibliografia

Auto Insurance: Costs and Expenditures, Insurance Information Institute, Paris 2013, s. 10.

Chmielowiec B., *Praktyczne problemy związane z kwalifikacją szkody jako szkody całkowitej i podejmowane w tym zakresie działania Rzecznika Ubezpieczonych*, „Monitor Ubezpieczeniowy” 2010, nr 41.

Dorosz Z., *Współczesne narzędzia i metody przeciwdziałania przestępczości ubezpieczeniowej*, XVIII Konferencja „Przestępczość ubezpieczeniowa”, Szczecin 19–20 marca 2015.

FIEA, *Raport FIEA dotyczący pracy rzeczoznawców samochodowych. 2015*, FIEA, Poznań 2015.

Instrukcja programu AUDATEX, AUDATEX Polska, Poznań 2010.

Instrukcja programu AUTOONLINE, AUTOONLINE Polska, Warszawa 2010.

Instrukcja programu EUROTAX, Eurotax Polska, Warszawa 2010.

KNF, *Raport o stanie sektora ubezpieczeń po IV kwartałach 2015 roku*, KNF, Warszawa 2016.

KNF, *Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych*, KNF, Warszawa 2014.

Lewicki W., *Ekonomiczne i organizacyjne skutki wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce*, Print Group, Szczecin 2010.

Lewicki W., *Istota zmian w sektorze napraw samochodów osobowych po wprowadzeniu wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce – nowy charakter części zamiennych*, IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa „TRANSPORT 2014. Nowe rozwiązania techniczne, organizacyjne i ekonomiczne w transporcie”, Kazimierz Dolny 5–7 maja 2014, s. 140–145.

Lewicki W., *Wpływ poszczególnych kategorii części zamiennych na koszty napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych w Polsce*, seminarium „Koszty i ceny w transporcie. Aspekty teoretyczne i praktyczne”, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013.

Materiały wewnętrzne Stowarzyszenia Rzeczników Samochodowych EKSPERTMOT, Warszawa 2015.

Rogowski S., *Kilka uwag o pojęciu i praktyce tzw. szkody całkowitej w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, „Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych” 2010, nr 1.

*Analysis of the economic dimension influence
of the applied expert system on the market value
of remains - case study of total damage eliminated from
the civil liability insurance policy of the vehicle owner*

Abstract. In the article an attempt was made to draw attention to issues related to influence of applied expert system on the so called market value of remains, exemplified by the case study of the total damage eliminated from the civil liability insurance policy. For empirical purposes, numerical experiment was used in the case study that is based on the forecast of the value of remains after application of several expert systems currently used by insurance companies in Poland. The deliberations were supplemented with the description of the influence of applied tool on the process of estimating of remains' market value. The aim of the article is to signal the existing formal limitations and the desired prospective directions of changes in the process of determining the market value of the remains with respect to the damages liquidated from the liability insurance by insurance companies and the evaluations performed by car appraisers and court experts.

Keywords: costs of repairs, expert system, total damage, civil liability insurance policy, economic dimension.

JEL Codes: G22, G32, G38.