

Łukasz KUCZŃSKI*

Anna SZCZEPAŃSKA-PRZEKOTA**

TEORIA I PRAKTYKA WYCENY SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH

Zarys treści: Równoważenie interesów poszkodowanego i ubezpieczyciela w kontekście prewencyjnego charakteru wyceny szkód komunikacyjnych jest ważnym aspektem praktycznym likwidacji szkód komunikacyjnych. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi ważny instrument ochrony ekonomicznej osób poszkodowanych w zdarzeniach drogowych. Poprzez zabezpieczenie interesów majątkowych ubezpieczenie OC komunikacyjne pełni znaczącą społeczną funkcję. Należy tu podkreślić obowiązkowy charakter tego ubezpieczenia. W pracy podjęto dyskusję dotyczącą sposobu, jak i metody ustalania wysokości szkody, a tym samym oszacowania wysokości hipotetycznego odszkodowania w kontekście praktyki wyceny szkód komunikacyjnych. Rzetelne sporządzenie kosztorysu określającego hipotetyczne koszty naprawy, daje podstawy aby stwierdzić, że stan pojazdu zostanie odtworzony na wysokim poziomie, co ma prewencyjny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Dostępne systemy eksperckie umożliwiają oszacowanie wartości pojazdów w stanie nieuszkodzonym, z uwzględnieniem ich realnego wyposażenia – co umożliwi stwierdzenia czy naprawa pojazdu będzie ekonomicznie uzasadniona – czyli koszt naprawy nie przewyższy wartości pojazdu przed zdarzeniem, a także wyceny pojazdów po zaistniałej szkodzie.

Słowa kluczowe: szkoda komunikacyjna, ubezpieczenie, pojazd, wycena, likwidacja szkody.

* Szkoła Doktorska Politechniki Koszalińskiej

** Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

Wprowadzenie

Słusznie podkreśla się, iż jedną z podstawowych norm określających zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela jest art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹. Poprzez zabezpieczanie interesów majątkowych osób poszkodowanych w wypadkach i kolizjach drogowych, ubezpieczenie OC komunikacyjne pełni bardzo ważną społeczną funkcję². Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi zarówno instrument ochrony ekonomicznej podmiotu odpowiedzialnego, jak również źródło kompensacji strat doznanych przez podmioty poszkodowane³. Należy tu podkreślić obowiązkowy charakter tego ubezpieczenia⁴. Obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne OC zostało uregulowane nie tylko w prawie krajowym, ale też na poziomie unijnym⁵. Zgłoszone do towarzystwa ubezpieczeń uszkodzone pojazdy, podlegają ochronie prawnej, wobec tego w określony sposób należy dokonać likwidacji tych szkód.

Przegląd literatury

Na całym świecie w minionych latach można było dostrzec rozwój motoryzacji. Rozwój ten objął również Polskę, gdzie na przestrzeni ostatnich 30 lat liczba zarejestrowanych pojazdów wzrosła o 276,4%, co daje roczny

¹ Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003, Dz. U. z 2003, Nr 124, poz. 1152 ze zm.; G. Bienek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011, s. 60-61; por. M. Orlicki, *Obowiązek ubezpieczenia – rozważania na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, (w:) A. Koch (red.), *Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 2008, s. 38 oraz na tle poprzedniego stanu prawnego: P. Kaczanowski, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, (w:) J. Monkiewicz (red.), *Podstawy ubezpieczeń*. Tom II – produkty, Warszawa 2001, s. 146-147.

² A. Makowski, *Vademecum ubezpieczeń komunikacyjnych*, Agencja Likwidacji Szkód Komunikacyjnych, Warszawa 2009, s. 49.

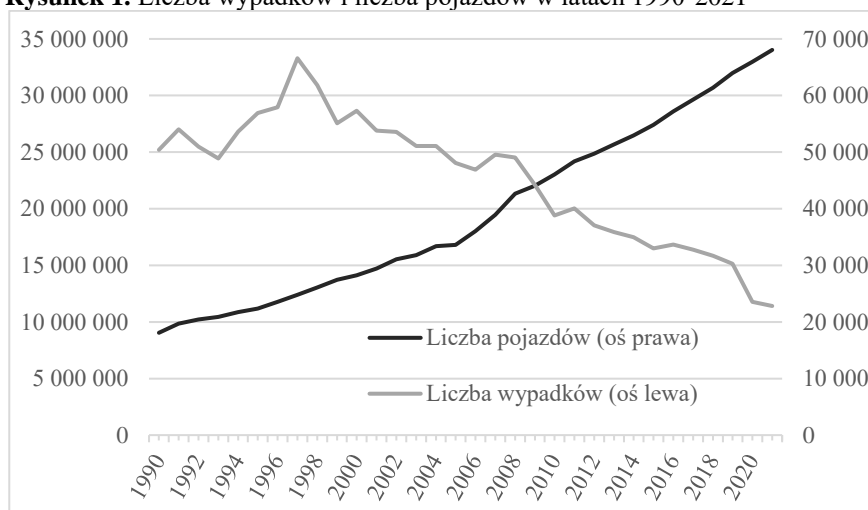
³ I. Kwiecień, *Czynniki determinujące skuteczność transferu ryzyka poniesienia ciężaru kompensacji szkód na osobie poprzez obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2010, nr 4.

⁴ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz. U. z 2013 r. poz. 392 z dnia 8 lutego 2013, ze zm.

⁵ J. Oleszczak, *Pasażer jako ubezpieczony w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – konsekwencje wyroku TSUE w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1/2020, Warszawa 2022, s. 38.

wzrost na średnim poziomie 4,37%⁶. Do 1997 roku wzrost liczby pojazdów wiązał się ze wzrostem liczby wypadków drogowych, kiedy to wyniósł aż 66 586 i był to wynik najwyższy w historii⁷. Natomiast dynamika tego zjawiska w latach 1997-2021 wskazuje na tendencję malejącą na poziomie 4,36% rocznie. Poziom liczby wypadków oraz liczby pojazdów przedstawiono na rysunku 1.

Rysunek 1. Liczba wypadków i liczba pojazdów w latach 1990-2021



Źródło: Wykonanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych GUS.

Zwiększona świadomość społeczeństwa odnośnie skutków wypadków, kampanie społeczne, bardzo znaczący postęp technologiczny⁸, a także rozwój techniki motoryzacyjnej (czyli wyposażenie pojazdów w elementy bezpieczeństwa czynnego i biernego) w latach następnych powodował spadek liczby wypadków. Tym samym rozwój techniki i systemów bezpieczeństwa powoduje, że poruszanie się samochodem staje się znacznie bezpieczniejsze⁹. Należy zauważyć, że każde zdarzenie, które niesie straty materialne np. w pojazdach zostanie zgłoszone do towarzystwa ubezpieczeń, aby istniała

⁶ <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Park-pojazdow-zarejestrowanych/Park-pojazdow-zarejestrowanych-w-Polsce-1990-2020-xlsx> (01.11.2022 r.).

⁷ <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-rocne.html> (01.11.2022 r.).

⁸ W. Lewicki, A. Olejarz-Wahba, *analiza sezonowości sprzedaży nowych pojazdów w Polsce w latach 2013-2018*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 2020 s. 88.

⁹ A. Grzebieniak, *Wybrane czynniki kształtujące roszczenia z tytułu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w latach 2007-2016*, prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 200, Wrocław 2017, s. 35.

możliwość przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia poprzez uzyskanie od podmiotu odpowiedzialnego za szkodę wyrównania strat poniesionych w wypadku drogowym¹⁰.

Doświadczenie życiowe wskazuje, że osoba wyrządzająca taką szkodę co do zasady nie jest w stanie pokryć kosztów jej naprawy. Często ma miejsce sytuacja, że wartość pojazdu nie stanowi dostatecznego zabezpieczenia roszczeń poszkodowanego^{11 12}. Niejednokrotnie jest tak, że użytkownik pojazdu nie jest nawet jego właścicielem. Zakres ochrony udzielanej w ramach ubezpieczenia OC nie obejmuje z zasady szkód ponoszonych przez samego ubezpieczonego¹³. W związku z powyższymi przypadkami, niezbędne było powołanie odpowiednich instytucji, które dają gwarancję zaspokojenia roszczeń poszkodowanych¹⁴. Do takich właśnie instytucji należą ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ruchu pojazdów samochodowych (zwane dalej OC).

Po wystąpieniu zdarzenia szkodowego, poszkodowany zgłasza uszkodzenie pojazdu zwyczajowo w towarzystwie ubezpieczeń sprawcy pojazdu. W roku 2015 w Polsce wprowadzono system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych (BLS). Polski system BLS jest oparty na wielostronnym porozumieniu o charakterze cywilnoprawnym, zawartym z polskimi zakładami ubezpieczeń¹⁵. Po zgłoszeniu uszkodzeń pojazdu, ustalany jest termin oględzin, który dokonywany jest przez mobilnych likwidatorów, którzy w swojej codziennej pracy powinni wykazywać się maksymalną starannością i wnikliwością¹⁶. Na wstępie rozważań warto podkreślić, że szkody komunikacyjne dzieli się na dwie zasadnicze kategorie: szkody częściowe oraz

¹⁰ M. Domagała, *Ubezpieczenia majątkowe*, praca zbiorowa pod red. W. Warkały, Warszawa 1969, s. 205 i 206.

¹¹ P. Kempniński Piotr, M. Olejniczak, *Sytuacja prawna ubezpieczyciela OC jako współdłużnika w postępowaniu restrukturyzacyjnym*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 2021, nr 1, s. 41-56.

¹² A. Wąsiewicz, *Proces rozwoju obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce*, Warszawa 1969, s. 87-102.

¹³ Kodeks Cywilny, art. 826 Dz. U. z dnia 23 kwietnia 1964 r.

¹⁴ M. Fras, M. Orlicki, *Kompensacja kosztów uprzątnięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 2021, nr 1, s. 29-39.

¹⁵ E. Baginska, *Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji*, *Wiadomości ubezpieczeniowe* 3/2015, Warszawa 2015, s. 53-54.

¹⁶ J. Zasada, *Etyka zawodowa likwidatora szkód w towarzystwie ubezpieczeniowym*, *Annales. Etyka w życiu gospodarczym*, Archidiecezjalne Wydawnictwo Łódzkie 2011, vol. 14, nr 2, s. 144.

szkody całkowite¹⁷. W ten sposób przed dokonaniem naprawy należy przeanalizować czy naprawa danego pojazdu jest ekonomicznie uzasadniona, czyli czy koszt naprawy nie przewyższy wartości pojazdu przed szkodą. 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”¹⁸. 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”¹⁹. Tym samym 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”²⁰. Podczas likwidacji szkód z ubezpieczenia OC możliwe są dwie metody rozliczenia tj. metoda serwisowa, oraz metoda kosztorysowa. **Metoda serwisowa** polega na tym, że towarzystwo ubezpieczeniowe rozlicza się z naprawy szkody bezpośrednio z warsztatem dokonującym naprawy samochodu. **Metoda kosztorysowa** (tzw. gotówkowa) – po oględzinach pojazdu i określeniu uszkodzeń pojazdu przez ubezpieczyciela sporządzany jest kosztorys kosztów za naprawę pojazdu. Odszkodowanie wypłacane jest bezpośrednio ubezpieczonemu. Wartość części i materiałów może być pomniejszona o zużycie eksploatacyjne, tzw. amortyzacja części, zależnie od okresu eksploatacji pojazdu. Kosztorys zostaje sporządzony w oparciu o normy czasowe operacji naprawczych określonych w specjalistycznych programach eksperckich, średnią stawkę za jedną roboczogodzinę ustaloną przez ubezpieczyciela, z uwzględnieniem wykazu części lub zespołów zakwalifikowanych do wymiany, cen części zamiennych lub tzw. zamienników oraz materiałów zawartych w tych programach²¹. Ubezpieczyciel nie wymaga

¹⁷ W. Lewicki, *Rodzaj systemu eksperckiego a wartość rynkowa pozostałości w likwidacji szkody całkowitej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego*, Rozprawy Ubezpieczeniowe. Konsument na rynku usług finansowych nr 21, s. 33. Warszawa 2016.

¹⁸ Wyrok SA w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32).

¹⁹ S. Rogowski, *Kilka uwag o pojęciu i praktyce tzw. szkody całkowitej w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych, Warszawa 2010, nr 1, s. 32.

²⁰ Postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r. (III CZP 76/05).

²¹ W. Lewicki, *Wymiar ekonomiczny wpływu przyjętej metody rozliczenia kosztów lakierowania na proces kalkulowania kosztu naprawy powypadkowej pojazdu*, Rozprawy

przedstawienia dokumentów, które potwierdzałyby wykonanie naprawy. Praktyka taka od kilkudziesięciu lat jest powszechnie aprobowana w orzecznictwie Sądu Najwyższego²².

W literaturze przedmiotu nie zostało opisane w jaki sposób ma zostać określona wartość poniesionej szkody. Tym samym już pod koniec lat 90. wszechobecna cyfryzacja objęła swoim działaniem także sferę likwidacji szkód²³. Rozwiązanie tego problemu polegało na tworzeniu systemów informatycznych, których zadaniem jest gromadzenie, przechowywanie i przetwarzanie danych technicznych dotyczących maksymalnej liczby wytwarzanych dziś pojazdów²⁴. W celu uproszczenia i ujednoczenia procesu szacowania tzw. szkód opracowano specjalistyczne programy komputerowe, zwane w fachowej literaturze programami eksperckimi²⁵. 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 papierowej²⁶. Na dzień obecny koszt naprawy pojazdu rozliczany jest na podstawie kosztorysu wykonanego w oparciu o jeden ze stosowanych w praktyce systemów kosztorysowania²⁷.

Ubezpieczeniowe, Konsument na rynku usług finansowych nr 30 4/2018, Warszawa 2018, s. 57.

²² M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017r. s. 38.

²³ Op. cit., W. Lewicki, *Rodzaj systemu eksperckiego...* s. 38.

²⁴ A. Tobota, *Naprawy powypadkowe nadwozi a bezpieczeństwo*, Wrocław 1997, s. 83.

²⁵ 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.

²⁶ Op. cit., W. Lewicki, *Rodzaj systemu eksperckiego...* s. 38.

²⁷ Tamże, s. 39.

Narzędzia dające możliwość oszacowania wysokości kosztów naprawy i wartości pojazdów

Na rynku dostępne są trzy systemy umożliwiające dokonanie oszacowania hipotetycznych kosztów naprawy pojazdów i są to: AUDATEX²⁸, EUROTAX²⁹ i D.A.T.³⁰ Na polskim rynku funkcjonują dwa opracowania w zakresie wycen wartości rynkowych pojazdów³¹ i są to: Info-Ekspert oraz Eurotax.

Program Eurotax z modułem ERE, który to moduł przeznaczony jest do wstępnego szybkiego określania pracochłonności drobnych napraw powypadkowych oraz wysokości odszkodowania w przypadku drobnych szkód komunikacyjnych. Zawiera on scalone normy pracochłonności, ustalone przez wybranych producentów pojazdów w odniesieniu do prac blacharsko-lakierniczych, oraz dane dotyczące cen nowych części zamiennych dostarczanych na rynek zarówno przez samych producentów pojazdów, jak i dystrybutorów niezależnych [Eurotax Polska 2015]³².

Program Audatex jest to jednolity system informatyczny przeznaczony do określenia kosztów napraw powypadkowych o różnej złożoności. Zawiera on katalogi norm pracochłonności zarówno tych podstawowych, złożonych, jak i pomocniczych operacji zalecanych przez poszczególnych producentów samochodów w procesie naprawy pojazdu. Ponadto program ten zawiera bazę danych cen części zamiennych (zarówno producentów pojazdów, jak i dystrybutorów niezależnych) do poszczególnych marek, modeli i typów pojazdów³³.

Program Silver DAT II [DAT Polska 2015]. Program ten zawiera bazę danych norm pracochłonności prac blacharsko-lakierniczych, dostarczoną przez producentów pojazdów, oraz bazę danych cen nowych części zamiennych, zarówno tych pochodzących od producentów pojazdów, jak i od dystrybutorów niezależnych. Także i w tym przypadku uaktualnienie danych następuje w okresie 30-dniowym³⁴.

²⁸ Audatex Polska, *Instrukcja programu Audatex*, Poznań 2020.

²⁹ Eurotax Polska, *Instrukcja programu Eurotax*, Warszawa 2020.

³⁰ DAT Polska, *Instrukcja programu DAT*, Poznań 2020.

³¹ A. Makowski, *Vademecum ubezpieczeń komunikacyjnych*, Agencja Likwidacji Szkód Komunikacyjnych, Warszawa 2009, s. 92.

³² Op. cit., W. Lewicki, *Wymiar ekonomiczny wpływu...*, s. 59.

³³ Tamże, s. 59-60.

³⁴ Tamże, s. 60.

Tym samym jak wskazuje literatura, na pracochłonność naprawy ma wpływ przede wszystkim technologia narzucona przez producenta pojazdu³⁵. Z kolei koszt części zamiennych determinowany jest cenami części ustalanych przez producentów samochodów lub dystrybutorów części (dla samochodów produkowanych w Polsce) oraz cenami części ustalanych przez generalnych importerów i przedstawicieli producentów (dla samochodów importowanych). Dane te stanowią bazę dla specjalistycznych programów kalkulacyjnych zwanych systemami eksperckimi³⁶.

Systemy eksperckie umożliwiającymi oszacowanie wartości pojazdów, dają możliwość oszacowania wartości bazowych pojazdów w stanie nieuszkodzony³⁷, jak i tych pojazdów z uwzględnieniem ich realnego wyposażenia. Dają również możliwość zastosowania korekt mających wpływ na wzrost jak i obniżenie wartości pojazdu.

Analiza problemu – różnice w sposobie określenia wysokości odszkodowania

Praktyczny aspekt likwidacji szkody ma miejsce pomiędzy poszkodowanym, a likwidującym szkodę komunikacyjną towarzystwem ubezpieczeń. Zasadnicze różnice mają aspekt ekonomiczny, gdyż wartość należnego odszkodowania zostaje zmniejszona. „Obserwacja rzeczywistości rynkowej wskazuje dobitnie, że w praktyce ubezpieczeniowej dominują szkody częściowe likwidowane tzw. w wariancie kosztorysowym”³⁸. „Koszt naprawy powypadkowej determinują dwa czynniki – koszt części zamiennych oraz koszt robocizny, z tym, że robocizna stanowi ok. 15%-30% kosztów całkowitych, tak więc prawidłowe ustalenie kosztów naprawy ma znaczenie ekonomiczne nie tylko dla towarzystw ubezpieczeniowych, warsztatów naprawczych, ale także użytkowników pojazdów”³⁹. „Co do zasady początkowo szkoda likwidacja

³⁵ A. Zieliński, *Konstrukcja nadwozi samochodów osobowych i pochodnych*, WKŁ, Warszawa 2003.

³⁶ *Wolny rynek a rozliczenie szkód z OC komunikacyjnego*. Opracowanie, Fundacja Multi-Expert rok 2005.

³⁷ Op. cit., W. Lewicki, *Wymiar ekonomiczny wpływu...*, s. 38.

³⁸ W. Lewicki, *Problematyka uwzględnienia amortyzacji części zamiennych w procesie likwidacji szkody częściowej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu*, „AUTOBUSY” 12/2016, s. 1124.

³⁹ W. Lewicki, *Eksperymentalne studium badawcze wpływu systemu eksperckiego na proces szacowania kosztów logistycznych napraw samochodów osobowych w Polsce – ocena i analiza skutków ekonomicznych*, „Logistyka – nauka” 6/2015, s. 1490.

rozpatrywana jest metodą kosztorysową, po czym kosztorys hipotetycznych kosztów naprawy przekazywany jest osobie poszkodowanej⁴⁰.

Teoretycznie przy prawidłowym szacowaniu wartości hipotetycznych kosztów naprawy, należy przyjąć realną stawkę roboczogodzinową, a także wartości uszkodzonych części, o parametrach jakie zostały uszkodzone. Stawkę RBG najczęściej stosuje się średnią arytmetyczną warsztatów rzemieślniczych (bez autoryzacji marek pojazdów) z rejonu zamieszkania poszkodowanego. Znana jest również praktyka, że stowarzyszenia rzeczoznawców poprzez badanie rynku zamieszczają na stronach internetowych uśrednione stawki poszczególnych rodzajów warsztatów, zdarza się również, że Cech Rzemiosł dysponuje informacjami odnośnie wysokości stawek warsztatów zrzeszonych. Odnośnie części zakwalifikowanych do wymiany należy przyjąć części tożsame z uszkodzonymi (oryginał w miejsce oryginału, zamiennik w miejsce zamiennika). Jeżeli elementy zakwalifikowane do wymiany nie nosiły śladów wcześniejszych napraw to stosowanie amortyzacji na części w stosunku do ich wartości, czy też lakierowania jest nieuzasadnione.

Praktycznie do najczęstszych roszczeń przed wymiarem sprawiedliwości po wykonanej likwidacji szkody dochodzi w związku zastosowaniem zaniżonych stawek roboczogodzinowych, zastosowaniem do naprawy części innych niż zostały realnie uszkodzone, zastosowane zostaje procentowe odchylenie materiałów lakierniczych, a także zastosowana jest amortyzacji na części zamiennie – które nie nosiły śladów wcześniejszych napraw, czy też uszkodzeń. W ostatnich latach towarzystwa ubezpieczeń wskazywały również na możliwość udzielania rabatów na części zamiennie, materiały lakiernicze, czy też na samą naprawę. Stosowanie zaniżonej stawki ze wskazaniem, że jest to rynkowa występuję w większości przypadków. Zakłady ubezpieczeń od wielu lat wskazują że stawka rynkowa wynosi 49,00 zł netto⁴¹, gdy w rzeczywistości taka stawka nie jest dostępna od kilku lat. Towarzystwa ubezpieczeń podawały informację, że przedmiotowa stawka występuje w zakładzie współpracującym z nimi. Praktyka wskazuje jednak, że nawet w przypadku wykonania naprawy we wskazanym warsztacie, stawka była zdecydowanie wyższa jak została wskazana. „Wybór poszczególnych kategorii części zamiennych ma fundamentalny wpływ na koszt przeprowadzonej naprawy eksploatacyjnej samochodu⁴². Towarzystwa ubezpieczeń w swoich kosztorysach naprawy po dokonanych oględzinach uwzględniały zamienniki części pomimo uszkodzonych części oryginalnych. To

⁴⁰ W. Lewicki, *Problematyka uwzględnienia amortyzacji...*, s. 1124.

⁴¹ Badania własne – sprawy Sądowe (praktyka rzeczoznawcza).

⁴² W. Lewicki, *Wpływ poszczególnych kategorii części zamiennych na koszty napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych w Polsce*, Zeszyty naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 814, Problemy Transportu i Logistyki nr 26 Szczecin 2014. s. 91.

właśnie w przypadku tej kategorii szkód zastosowanie zużycia wartości części wywołuje najwięcej kontrowersji⁴³. Stosowane procentowe „odchylenie” materiałów lakierniczych oznacza uwzględnienie zmniejszonej wartości niezbędnych materiałów, wynikających z badań. Proceder ten nie ma żadnego logicznego uzasadnienia. Jednakowo stosowanie urealnienia części zamiennych w stosunku do części, które nie nosiły śladów wcześniejszych napraw, czy też uszkodzeń pozostaje niezasadne. Wszystkie możliwe do wystąpienia powody roszczeń przedstawia Raport Rzecznika Finansowego. Podczas likwidacji szkody dochodzi również do przedłużania okresu likwidacji, poprzez odwołanie w wykonaniu dodatkowych uszkodzeń. Problem ten generuje dodatkowe koszty związane z najmem pojazdu zastępczego czy też przechowywania pojazdu na parkingu. Większość wytoczonych powództw niesie za sobą koszty procesu, czyli koszt postępowania sądowego jak i koszty obsługi prawnej⁴⁴.

Podsumowanie

Omawiany problem ustalania wysokości szkody metodą kosztorysową, a tym samym wysokości hipotetycznego odszkodowania nie dotyczy tylko odpowiedzialności wynikłej ze zdarzeń drogowych. Jest bowiem aktualny wszędzie tam, gdzie następstwo uszkodzenia rzeczy rodzi stosunek prawny z zakresu ogólnego prawa odszkodowawczego⁴⁵.

Systemy eksperckie umożliwiają oszacowanie wartości pojazdów w stanie nieuszkodzonym, z uwzględnieniem ich realnego wyposażenia, a także wyceny pojazdów po zaistniałej szkodzie.

Analiza literatury i praktyka rzeczoznawcy dowodzą, że w przypadku rozliczania szkód na zasadzie kosztorysowej, z uwzględnieniem realnych stawek warsztatowych, uwzględnieniu pełnej wartości części, uwzględnieniu części o jakości jakiej zostały realnie uszkodzone, uwzględnieniu pełnych materiałów lakierniczych, miałyby znaczący wpływ na zmniejszenie liczby sporów sądowych. Z ekonomicznego punktu widzenia przy prawidłowej likwidacji szkody, koszty poboczne nie miałyby wpływu na zwiększanie ostatecznej wartości szkody.

Ważnym głosem w dyskusji jest rozważanie na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, czy istnieje zależność pomiędzy

⁴³ W. Lewicki, *Problematyka uwzględnienia amortyzacji...*, s. 1124.

⁴⁴ M. Pabiś, *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2016, Warszawa, s. 20.

⁴⁵ M. Wojtkowiak, *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2010, Warszawa, s. 86.

kompensacją za szkody wynikłe z OC pojazdów sprawcy i jej rolą prewencyjną. Rzetelne sporządzenie kosztorysu i właściwej wyceny szkody gwarantuje wysoką jakość naprawy uszkodzonego pojazdu, co ma prewencyjny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Równoważenie interesów poszkodowanego i ubezpieczyciela w kontekście prewencyjnego charakteru wyceny szkód komunikacyjnych jest ważnym aspektem praktycznym likwidacji szkód komunikacyjnych.

Bibliografia

1. Audatex Polska, *Instrukcja programu Audatex*, Poznań 2020.
2. Baginska E., *Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji*, Wiadomości ubezpieczeniowe 3/2015, Warszawa 2015.
3. DAT Polska, *Instrukcja programu DAT*, Poznań 2020.
4. Eurotax Polska, *Instrukcja programu Eurotax*, Warszawa 2020.
5. Fras M., Orlicki M., *Kompensacja kosztów uprzątnięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, 2021, nr 1.
6. Grzebieniak A., *Wybrane czynniki kształtujące roszczenia z tytułu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w latach 2007-2016*, prace naukowe uniwersytetu ekonomicznego we Wrocławiu nr 200. Wrocław 2017.
7. Kempieński P., Olejniczak M., *Sytuacja prawna ubezpieczyciela OC jako współdłużnika w postępowaniu restrukturyzacyjnym*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, 2021, nr 1.
8. Krajewski M., *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017.
9. Kwiecień I., *Czynniki determinujące skuteczność transferu ryzyka poniesienia ciężaru kompensacji szkód na osobie poprzez obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2010.
10. Lewicki W., Olejarz-Wahba A., *Analiza sezonowości sprzedaży nowych pojazdów w Polsce w latach 2013-2018*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 2020.
11. Lewicki W., *Wymiar ekonomiczny wpływu przyjętej metody rozliczenia kosztów lakierowania na proces kalkulowania kosztu naprawy powypadkowej pojazdu*, Rozprawy Ubezpieczeniowe, Konsument na rynku usług finansowych nr 30 4/2018.

12. Lewicki W., *Rodzaj systemu eksperckiego a wartość rynkowa pozostałości w likwidacji szkody całkowitej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego*, „Rozprawy Ubezpieczeniowe”. Konsument na rynku usług finansowych nr 21.
13. 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.
14. Lewicki W., *Wpływ poszczególnych kategorii części zamiennych na koszty napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych w Polsce*, Zeszyty naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 814, Problemy Transportu i Logistyki nr 26 Szczecin 2014.
15. Makowski A., *Vademecum ubezpieczeń komunikacyjnych*, Agencja Likwidacji Szkód Komunikacyjnych, Warszawa 2009.
16. Oleszczak J., *Pasażer jako ubezpieczony w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – konsekwencje wyroku TSUE w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1/2020.
17. Pabiś M., *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2016, Warszawa.
18. Rogowski S., *Kilka uwag o pojęciu i praktyce tzw. szkody całkowitej w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, „Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych” 2010, nr 1.
19. Tobota A., *Naprawy powypadkowe nadwozi a bezpieczeństwo*, Wrocław 1997.
20. *Ubezpieczenia majątkowe*, red, Warkęła W., Warszawa 1969.
21. Wąsiewicz A., *Proces rozwoju obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce*, Warszawa 1969.
22. Wojtkowiak M., *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2010.
23. Zasada J., *Etyka zawodowa likwidatora szkód w towarzystwie ubezpieczeniowym*, Annales. Etyka w życiu gospodarczym” Archidiecezjalne Wydawnictwo Łódzkie 2011, vol. 14, nr 2.
24. Postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r. (III CZP 76/05).
25. Wyrok SA w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32).

26. <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Park-pojazdow-zarejestrowanych/Park-pojazdow-zarejestrowanych-w-Polsce-1990-2020-xlsx> (01.11.2022 r.).
27. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (01.11.2022 r.).

Akty prawne

1. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny, art. 826 (Dz. U. z 1964 r., Nr 16, poz. 93).
2. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, (Dz. U. z 2013 r., poz. 392, ze zm.).
3. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003, Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1152 ze zm.

COMMUNICATION DAMAGE VALUATION IN THEORY AND PRACTICE

Abstract: Reliable valuation of communication damages is an important practical aspect of communication damage loss adjustment. Third party liability insurance of motor vehicle owners is an important instrument for economic protection of people injured in road accidents. Motor third party liability insurance has a socially important role. The mandatory nature of this insurance should be emphasized here. The article discusses the manner and method of determining the amount of hypothetical compensation in the context of motor vehicle damage valuation practice.

Reliable preparation of a cost estimate specifying the hypothetical repair costs gives grounds for stating that the condition of the vehicle will be restored at a high level. The available expert systems make it possible to estimate the value of vehicles in an undamaged condition, taking into account their actual equipment. Thanks to this, it is possible to determine whether the repair of the vehicle will be economically justified – the repair cost will not exceed the value of the vehicle before the event, as well as the valuation of vehicles after the communication damage occurred.

Keywords: communication damage, insurance, vehicle, valuation, loss adjustment.