

*Aleksander Daszewski*

*r.pr. koordynator w Biurze Rzecznika Ubezpieczonych*

## **Orzecznictwo Sądu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych – kolejny raport Rzecznika Ubezpieczonych**

Skala problemów występujących od lat w obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, mnożenie wątpliwości interpretacyjnych, stosowanie karkołomnej wykładni przepisów prawa odszkodowawczego celem redukcji wypłacanych świadczeń, a także absolutnie nieadekwatny (wyjątkowo zaniżony) poziom składki do zwiększającego się z biegiem lat ryzyka, stanowią jedną z najpoważniejszych bolączek rynku ubezpieczeniowego w Polsce. Niestety sygnalizowane wyżej problemy przez lata nie doczekały się do tej pory systemowego rozwiązania samoregulacyjnego, odpowiedniej reakcji nadzorczej czy też regulacyjnej.

### **Próby uzdrowienia sytuacji**

Rzecznik Ubezpieczonych dostrzegając ten stan rzeczy, jednocześnie chcąc ograniczyć stosowane w praktyce likwidacyjnej nieprawidłowości przekładających się niekorzystnie na sytuację majątkową reprezentowanych przez niego poszkodowanych osób, podjął w ostatnich latach szereg działań na rzecz poprawy obecnej sytuacji. Początkowo Rzecznik pragnął – niestety, jak się później okazało, bez powodzenia – współpracować w kwestii dostosowania do obowiązującego porządku prawnego i judykatury a zarazem ujednolicenia procedur likwidacyjnych bezpośrednio z samorządem ubezpieczeniowym. Wydawało się bowiem, że standaryzacja procedur stosowanych na rynku w odniesieniu do jednolitego w swoim ustawowym kształcie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych powinna być dla ubezpieczycieli rzeczą pożądaną, a jednocześnie stanowiącą pozytywną wartość dla całego rynku, jednocześnie znacząco usprawniającą obrót. Niestety, pomimo obiecujących rozmów, a nawet spotkań roboczych, na ówczesnym etapie nie udało się podjąć długofalowej współpracy na rzecz generalnego i uniwersalnego rozwiązywania kwestii spornych pomiędzy poszkodowanymi a ubezpieczycielami. Rzecznik, mimo braku woli współpracy ze strony Komisji Ubezpieczeń Komunikacyjnych Polskiej Izby Ubezpieczeń, nie poddał się w swoich staraniach na rzecz ujednolicenia praktyki. Zmienił tylko w tym celu narzędzia podejmowanych działań. Zastąpił próby mediacyjnego

rozwiązywania problemów w ramach merytorycznej dyskusji skutecznym, jak się później okazało, forsowaniem prokonsumenckich zmian legislacyjnych w ramach nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK oraz celem precyzyjnego zakreślenia granic odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczycieli, kierowaniem do Sądu Najwyższego kolejnych zapytań prawnych na tle ujawniających się rozbieżności w orzecznictwie sądów powszechnych.

Ta ostatnia droga wydawała się sprawdzona, gdyż już wcześniej – jak miało to miejsce w przypadku filarowych uchwał Sądu Najwyższego dotyczących szkód powstałych w mieniu w sytuacji, gdy własność pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu, wskutek którego powstała szkoda została przeniesiona w drodze umowy przewłaszczenia, w celu zabezpieczenia, na bank lub stanowi własność leasingodawcy (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 2005 r., sygn. akt III CZP 99/04), problematyki uwzględniania podatku VAT w rozliczeniach kosztorysowych (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r., sygn. akt III CZP 150/06), Sąd Najwyższy swoimi rozstrzygnięciami ostatecznie kończył dyskusje i spory na temat interpretacji przepisów prawa.

Podobnie, w innych wyjątkowo istotnych kwestiach powstałych na tle niewłaściwej praktyki likwidacyjnej dotyczącej zarówno zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego jak i części zamiennych stosowanych do napraw uszkodzonych pojazdów Rzecznik doszedł do wniosku, że ostateczne wyjaśnienie zasadności zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, możliwości dokonywania potrąceń amortyzacyjnych, uwzględniania tzw. merkantylnego ubytku wartości części zamiennych, oraz określenie rodzaju części potrzebnych do naprawy uszkodzonego pojazdu wymaga zaangażowania Sądu Najwyższego, który jako w pełni niezależny, a zarazem najwyższy organ władzy sądowniczej wytyczyłby na przyszłość jednolite granice odpowiedzialności cywilnej sprawców wypadków drogowych i idącej za nią odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczycieli.

W efekcie tych zapytań sporne kwestie zostały rozstrzygnięte przez Sąd Najwyższy i niezależnie od tego, że potwierdzają w większości spornych zagadnień stanowisko prezentowane przez Rzecznika Ubezpieczonych (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., sygn. akt III CZP 5/11; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., sygn. akt III CZP 80/11 oraz postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r., sygn. akt III CZP 85/11), jednocześnie powinny zakończyć proces porządkowania zarówno orzecznictwa sądów powszechnych, jak i procedur likwidacyjnych w zakresie szkód majątkowych z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Uzyskana za sprawą zapytań Rzecznika judykatura Sądu Najwyższego z zakresu odpowiedzialności

odszkodowawczej powinna w naturalny sposób stanowić zdrowe podwaliny pod rzetelną, jednolitą i profesjonalną likwidację szkód majątkowych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ocenę tę podziela również Sąd Najwyższy, który w informacji o swojej działalności w 2012 r. wyraził nadzieję, iż. *„Omówione orzeczenia mają niewątpliwie duże znaczenie dla konsumentów – użytkowników pojazdów mechanicznych – i powinny przyczynić się do ujednoczenia praktyki, zarówno w działaniu zakładów ubezpieczeń, jak i w judykaturze”*.

### **Orzecznictwo Sądu Najwyższego sobie, praktyka likwidacyjna sobie**

Niestety jednak, pomimo kolejnych zapowiedzi podjęcia prac na rzecz ujednoczenia procedur likwidacyjnych, a ostatnio prób tworzenia systemu bezpośredniej likwidacji szkód, obserwacje praktyki likwidacyjnej wskazują, że w znaczącej części ubezpieczyciele – przynajmniej do tej pory – nie są w stanie skorzystać z ostatniej, stosunkowo jednoznacznej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego, dostosowując procedury likwidacyjne do jego wytycznych, a tym bardziej wspólnie wprowadzić powszechnych i jednolitych standardów likwidacyjnych. Dodatkowo, co jest równie niepokojące, obserwujemy próby nieuzasadnionej modyfikacji wydawałoby się utrwalonych w praktyce wytycznych płynących z innych filarowych uchwał Sądu Najwyższego, czego przykładem jest brak poszanowania dla ugruntowanej judykatury w odniesieniu do utraty wartości handlowej pojazdu. Podobnie rzecz się ma w odniesieniu do ograniczania prawa wyboru zakładu naprawczego poprzez przyjmowanie zaniżonych stawek za roboczogodziny, dążenia do szkody całkowitej lub częściowej w zależności od korzystniejszego wariantu likwidacji szkody z pogwałceniem zasad współżycia, nie uwzględnianiu odsetek pomimo znacznego przekroczenia terminów na likwidację szkody czy braku uwzględniania w odszkodowaniu obowiązku naprawienia szkody na podstawie norm prawa karnego.

Naruszenia te wyraźnie obrazują napływające do Biura Rzecznika Ubezpieczonych sygnały w postaci skarg pisemnych, ale także zapytań telefonicznych i e-mailowych, oraz dyskusje prowadzone przez osoby poszkodowane na forach internetowych, gdzie można uzyskać nieodparte wrażenie, że znaczna, o ile nie większa część szkód majątkowych likwidowana jest w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami prawa i ich interpretacją dokonywaną przez sądy powszechne oraz Sąd Najwyższy. Podkreślić trzeba, że nie chodzi tu o incydentalne przypadki błędnych stanowisk ubezpieczycieli w indywidualnych sprawach, a wyraźnie zauważalna jest szersza skala problemu. Wszystkie te informacje łącznie obrazują, iż stosowane wobec wszystkich poszkodowanych procedury są nadal dalekie od prawideł

prawa odszkodowawczego. Stosowanie powielanych schematów w praktyce likwidacyjnej dotyka więc wszystkich poszkodowanych znajdujących się w analogicznej sytuacji i występujących z danym roszczeniem. Zjawisko to w szerszej skali oznacza, że zakłady ubezpieczeń nie realizując w pełni wytycznych Sądu Najwyższego pozbawiają rzesze poszkodowanych przysługujących im świadczeń. W tym kontekście twierdzenia samorządu zakładów ubezpieczeń, że liczba skarg napływających do Rzecznika jest niewielka, od początku obarczone są błędem logicznym, gdyż to nie liczba spraw a przyjęty i stosowany wobec wszystkich poszkodowanych jednolity mechanizm – opisany procedurą lub wyznaczany praktyką schematyczny model likwidacji – ukazuje dopiero olbrzymią skalę nieprawidłowości.

Oceniając z pewnej perspektywy obecny obraz prowadzonych postępowań likwidacyjnych można sformułować tezę, że to nie prawo i orzecznictwo kształtują zakres odpowiedzialności ubezpieczycieli, a mają tu ważniejszy wpływ inne dodatkowe czynniki. Mamy więc do czynienia z kuriozalną w państwie prawa sytuacją, gdzie praktyka likwidacji szkód zamiast się legalizować i zbliżać do wskazań najnowszej judykatury Sądu Najwyższego, podąża swoją niezależną drogą, która zbyt często z pominięciem prawa wyznaczana jest – jak się może zdawać – wymuszonym przez konkurencję i akceptowalnym przez akcjonariuszy wynikiem finansowym poszczególnych ubezpieczycieli. To głównie polityka mająca na celu uzyskanie odpowiedniego wyniku finansowego, a także niedoszacowanie składki determinują stosowane obecnie w praktyce obrotu procedury likwidacyjne, które z kolei generują większość diagnozowanych problemów. Tym sposobem dążenia zakładów ubezpieczeń do osiągnięcia akceptowalnego wyniku finansowego, przy jednocześnie niedoszacowanej składce za ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zamiast być gwarancją realnej, osadzonej w prawie cywilnym ochrony, stało się jej atropą, w której wypłacane świadczenia – wbrew prawu – nie realizują zasady pełnego odszkodowania. Problemy te pogłębiają występujące zarówno w przeszłości, jak i nasilające obecnie fale tzw. wojen cenowych, skutkujące potężnymi – miliardowymi w ostatnich latach – stratami zakładów ubezpieczeń.

Aby nie być gołosłownym, Rzecznik swoje obserwacje na temat istniejących na rynku problemów, szczególnie braku poszanowania w praktyce likwidacyjnej orzecznictwa Sądu Najwyższego zaprezentował w wyjątkowo obszernym raporcie pt. „Orzecznictwo Sądu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych”. W opracowaniu tym na przykładach precyzyjnie ukazano jak praktyka likwidacyjna zakładów ubezpieczeń niewłaściwie poradziła sobie z wdrożeniem wytycznych płynących z filarowego orzecznictwa

Sądu Najwyższego. Ze względu na ramy opracowania przywoływany raport opisuje sposób implementacji wytycznych Sądu Najwyższego do procedur likwidacyjnych w odniesieniu do zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, części potrzebnych do naprawy uszkodzonego pojazdu oraz utraconej wartości handlowej.

Wobec dostrzegalnych i opisanych w raporcie naruszeń prawa odszkodowawczego przez zakłady ubezpieczeń Rzecznik po raz kolejny z nadzieją przygląda się zapowiadany planom samorządu gospodarczego i toczącym się dyskusjom, mającym na celu wypracowanie standardów i systemu bezpośredniej likwidacji szkód. Realizacja wstępnych planów w tym obszarze skrzyżowała się z publikacją raportu, który przy profesjonalnym podejściu ubezpieczycieli do prac nad systemem znacząco może pomóc w ujednoczeniu procedur likwidacyjnych tak, aby prócz tego, że będą one tożsame dla całej branży, znajdą również pełne odzwierciedlenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, które prawidłowo wykorzystywane jest najlepszą istniejącą płaszczyzną do tworzenia profesjonalnych, jednolitych standardów w likwidacji szkód.

Serdecznie zachęcam do lektury całości raportu, natomiast osobom, które nadal negują fakt, iż Sąd Najwyższy potwierdził zapatrywania Rzecznika na zakres odpowiedzialności odszkodowawczej polecam również lekturę informacji o działalności SN w 2012 r., gdzie Sąd Najwyższy m.in. podkreśla, iż *„Wszystkie uchwały podjęte przez Sąd Najwyższy w wyniku wniosków Rzecznika Ubezpieczonych mają zdecydowanie charakter prokonsumencki”*. Być może takie sformułowanie Sądu w rocznym sprawozdaniu sugeruje uznanie statusu konsumenckiego po stronie poszkodowanych. Sprawa ta niebawem będzie również niezwykle emocjonującym zagadnieniem, które być może diametralnie zmieni obraz likwidacji szkód w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.